



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 99]  
No. 99]

नई दिल्ली, मंगलवार, जून 13, 2006/ज्येष्ठ 23, 1928  
NEW DELHI, TUESDAY, JUNE 13, 2006/JYAISTHA 23, 1928

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 9 जून, 2006

सं. टीएमपी/42/2005-एनएमपीटी.-महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, न्यू मंगलौर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) के दरमान के सामान्य संशोधन हेतु इसके प्रस्ताव को संलग्न आदेशानुसार निपटाता है।

अनुसूची

प्रकरण सं. टीएमपी/42/2005-एनएमपीटी

न्यू मंगलौर पत्तन न्यास (एनएमपीटी)

आवेदन

आदेश

(मई 2006 के 11वें दिन पारित)

यह प्रकरण न्यू मंगलौर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) के दरमान में सामान्य संशोधन हेतु उससे प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

- 2.1.1 एनएमपीटी के दरमान का संशोधन पिछली बार अगस्त 2001 में किया गया था और उस समय निर्धारित किए गए दो वर्ष के वैधता चक्र का अनुपालन करने के बाद, एनएमपीटी का दरमान अगस्त 2003 में पुनः तैयार हो गया।
- 2.1.2 दरमान की वैधता समाप्त होने के लगभग एक वर्ष बाद एनएमपीटी ने अपने दरमान (की वैधता) के विस्तार के लिए एक प्रस्ताव दाखिल किया है। इसने समुचित लागत विवरणियां भी दाखिल की हैं।
- 2.1.2.1.1 इस प्राधिकरण ने तदनुसार इसके दरमान की वैधता को 30 सितंबर 2005 तक विस्तार प्रदान करते हुए 25 अप्रैल 2005 को एक आदेश पारित किया था। एनएमपीटी को, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप तीन वर्षों के लिए प्रत्येक देते हुए, निर्धारित प्रपत्र में अपना व्यापक प्रस्ताव दाखिल करने का निर्देश दिया था।

3.1

इस पृष्ठ भूमि में, एनएमपीटी ने 30 जून 2005 को अपने दरमान के संशोधन के लिए प्रस्ताव दाखिल किया था, किन्तु प्रस्ताव, पूर्ण नहीं पाया गया था। तत्पश्चात्, एनएमपीटी ने समुचित लागत विवरणियों और प्रस्तावित मसौदा दरमान के साथ अपना व्यापक प्रस्ताव दाखिल कर दिया है और इसे वैधता समाप्त होने की तिथि 30 सितम्बर 2005 से ही अनुमोदन प्रदान करने का अनुरोध किया है, एनएमपीटी द्वारा प्रस्ताव की उभारी गई प्रमुख बातें निम्नानुसार हैं :-

- (i) (क) बहुउद्देशीय डीप-ड्राफ्ट बर्थ 42 करोड़ रुपये की लागत से, जिसको वर्ष 2005-06 के सकल खंड में शामिल किया गया है, मार्च 2006 तक तैयार हो जाने की उम्मीद है। इस निवेश के मद्देनजर, वर्ष 2006-07 और इसके बाद के लिए प्रक्षेपणों में 2 से 3 एमएमटी अतिरिक्त यातायात बढ़ने का अनुमान है।
- (ख) वर्ष 2006-07 के लिए 10 करोड़ रुपये पूंजीगत उत्कर्षण के निमित्त, 10 करोड़ रुपये रेलवे सुविधा सुधार के निमित्त, 5 करोड़ रुपये सड़कों इत्यादि के निमित्त, पूंजीकरण के लिए शामिल किए गए हैं।
- (ग) वर्ष 2007-08 के लिए इसने 41 करोड़ रुपये सड़कों, भवनों/शेडों के निर्माण, कर्षण नौकाएं खरीदने के लिए अतिरिक्त रूप से शामिल किए हैं।
- (ii) रजिस्टर्ड कार्गो हैंडलिंग विंग (आरसीएचडब्ल्यू) से संबंधित मजदूरी-वेतन बकाया की मद में शेष राशि की वसूली हेतु लगाई गई 45 लाख रुपये की लेवी कार्गो प्रहस्तन आय से बाहर रखी गई है।
- (iii) केआईओसीएल अयस्क के पोत-लदान के लिए पोत लदान संबंधी प्रभार की मद में आय एनएमपीटी के अंतर्गत शामिल है क्योंकि पोतघाट प्रभारों के निर्धारण में इस प्रकार के प्रभारों का कोई समायोजन नहीं है।
- (iv) एमआरपीएल कार्गो के लिए पोत-संबंधी प्रभारों की मद में आय को, जैटी 10 और जैटी 11 की कुल प्रहस्तन लागत के समक्ष ऐसी कमाई को आरंभ करने हेतु टीएएमपी आदेश के अनुरूप एमआरपीएल लागत शीर्ष के समक्ष आय के रूप में प्रभाजित किया गया है।
- (v) प्रबंधन और सामान्य प्रशासन उपरिव्यय को विभिन्न प्रचालन व्ययों के अनुपात में विभिन्न गतिविधियों में प्रभाजित किया गया है। ऋणों पर ब्याज को बाहर रखते हुए वित्त एवं विविध व्ययों को (केवल संबंधित मदों को) विभिन्न प्रचालनीय व्ययों के अनुपात में, विभिन्न गतिविधियों में प्रभाजित किया गया है।
- (vi) वेतनमानों का संशोधन 1 जनवरी 2007 से किया जाना है जिसका प्रभार वर्ष 2007-08 की गणनाओं में शामिल किया गया है।
- (vii) इसने समग्र पत्तन के लिए एक समेकित लागत विवरणी और एमआरपीएल तथा केआईओसीएल गतिविधियां छोड़कर एक अन्य लागत विवरणी प्रस्तुत की है, इसने एमआरपीएल तथा केआईओसीएल को छोड़कर पत्तन और गोदी की कार्गो प्रहस्तन गतिविधियों जैसी प्रधान गतिविधियों की लागत विवरणी और एमआरपीएल तथा केआईओसीएल की प्रत्येक गतिविधि के संदर्भ से लागत स्थिति प्रस्तुत की है। एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणी निम्नलिखित स्थिति दर्शाती है:

क्र. सं.	विवरण	2005-06		2006-07		2007-08	
		रु.लाखों में	(लागत और 15% (आरओसी ई के बाद) आय के % के रूप में अधिशेष का %	रु.लाखों में	(लागत और 15% (आरओसी ई के बाद) आय के % के रूप में अधिशेष का %	रु.लाखों में	(लागत और 15% (आरओसी ई के बाद) आय के % के रूप में अधिशेष का %
1.	पत्तन समग्र रूप में	3270.15	12.43%	3215.07	12.26%	2082.39	7.92%
2.	पत्तन समग्र रूप में	2790.54	19.31%	2894.18	19.11%	2073.07	13.19%
3.	कार्गो प्रहस्तन और भंडारण (एमआरपीएल और केआईओसीएल प्रभार छोड़कर)	2467.46	27.82%	2656.26	28.21%	2183.50	22.37%
4.	पत्तन और गोदी सेवाएं (एमआरपीएल छोड़कर)	-560.88	(-) 15.78%	-564.75	(-) 14.89%	-925.34	(-) 22.94%
5.	सम्पदा (एमआरपीएल और केआईओसीएल छोड़कर)	969.48	54.77%	1035.51	55.67%	1017.78	53.79%
6.	रेलवे कार्य	-133.07		-273.81		-233.88	

3.2

एनएमपीटी ने स्वीकार किया है कि वह निवेश पर 15% के निर्धारित मानक से अधिक अर्जित करने में सक्षम है। तथापि, पत्तन द्वारा पिछले वर्षों में जो घाटा उठाया है उसे उस अधिशेष के समक्ष समायोजित करने का प्रस्ताव है जो आगामी प्रशुल्क समीक्षा / संशोधन चक्र के दौरान प्रोद्भूत होने की संभावना है। अतएव, इसने इस वर्तमान प्रशुल्क वैधता चक्र के लिए, अपने दरमान में प्रस्तावित कुछ सुधारों के अधीन, वर्तमान दर बनाए रखने का अनुरोध किया है। एमआरपीएल और केआईओसीएल के एकनिष्ठ कार्गो के लिए पोत घाट प्रभार प्रस्तावित दरमान से बाहर रखे गए हैं क्योंकि इस संबंध में हस्ताक्षरित अलग समझौता ज्ञापन के अनुसार इन्हें वार्षिक रूप से अधिसूचित किया जाता है।

3.3 एनएमपीटी द्वारा अपने दरमान में प्रस्तावित प्रमुख सुधारों में से कुछ संक्षेप में नीचे दिए गए हैं:

- (i) संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप पत्तन देयताओं तथा बर्थ किराए के लिए एकल स्तरीय दर तथा पाइलटिंग शुल्क के लिए तीन स्तरीय दर प्रस्तावित है।
  - (ii) कन्टेनर और सैर सपाटा पोतों से संबंधित पत्तन देयताओं और बर्थ किराए में क्रमशः 25% और 50% की दर से रियायत।
  - (iii) एचपीसीएल और स्टीवेडोर्स एसोसिएशन से प्राप्त अभ्यावेदनों के आधार पर इसने एलपीजी पर आयतन छूट आरम्भ करने का प्रस्ताव किया है। आयतन छूट के साथ, विदेश जाने वाले कार्गो के लिए प्रस्तावित दर रु. 250/- प्रति मी.ट. है। आयतन छूट के साथ प्रभावी दर लगभग रु. 200/- प्रति मीट्रिक टन आती है।
  - (iv) (क) आरसीएचडब्ल्यू विंग पर लेवी कम किए जाने का प्रस्ताव है (200% लेवी को कम करके 160% किया गया और 250% लेवी को 180% कम किया गया)।  
(ख) इस मूल लेवी के अलावा 1.97 करोड़ रुपये के वेतन बकायों की वसूली के लिए 15% और 20% की वर्तमान अतिरिक्त लेवी को बढ़ाकर क्रमशः 20% और 25% की दर से एक और अतिरिक्त लेवी-II आरम्भ करने का प्रस्ताव किया है।
  - (v) एलपीजी सहित तटीय कार्गो के मामले में, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप, रियायती पोतघाट भाड़ा दर का प्रस्ताव किया गया है।
  - (vi) अलग-अलग कर्षण नौकाओं के वर्तमान प्रशुल्क की बजाय क्षमता के आधार पर कर्षण नौका भाड़ा लगाए जाने का प्रस्ताव है।
  - (vii) कोयला और अयस्क के लिए एक रूपया प्रति मीट्रिक टन की दर से पानी छिड़कने और पानी से भिगोने के लिए नई प्रशुल्क दर का प्रस्ताव है ताकि इस प्रकार के कार्गो के प्रहस्तन के समय उठने वाली धूल को नियंत्रित करने हेतु उस पर पानी का छिड़काव किया जा सके।
  - (viii) पूर्व निर्मित बंकरों में फिक्स की हुई पाइपलाइनों या उपयोगकर्ताओं द्वारा प्रदत्त लचीले हॉज-पाइपलाइनों द्वारा अथवा ट्रकों / टैंकरों के जरिए अंदर लाए गए बंकरों में भंडारण (बंकरिंग) के लिए इस समय कोई दर नहीं है। इसलिए, टैंकरों को बर्थों के साथ-साथ बंकरों में खाली करने के लिए, पीओएल के लिए इस समय लागू पोतघाट भाड़े का 50% दरमान में शामिल करने का प्रस्ताव है।
4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार एनएमपीटी का प्रस्ताव संबद्ध उपयोगकर्ता संगठनों को, उनकी टिप्पणी-अभिमत मांगते हुए भेजा गया था। उनसे प्राप्त अभिमतों को प्रतिपूरक सूचना / अभिमत के रूप में एनएमपीटी को भेजा गया था। एनएमपीटी ने अधिकतर उपयोगकर्ता संगठनों के अभिमतों पर अपने उत्तर प्रस्तुत कर दिए हैं।
- 5.1 इस प्रकरण में एक संयुक्त सुनवाई 8 फरवरी 2006 एनएमपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। उस संयुक्त सुनवाई में एनएमपीटी और विभिन्न उपयोगकर्ताओं ने अपने-अपने पक्ष रखे।
- 5.2 जैसाकि संयुक्त सुनवाई में सुनिश्चित किया गया था, एनएमपीटी से आवश्यक सूचनाएं जुटाने और अपना संशोधित प्रस्तावित दरमान तथा सुधारी हुई लागत विवरणियां सभी अतिरिक्त सूचनाओं / स्पष्टीकरणों के साथ दाखिल करने का अनुरोध किया गया था।
- 6.1 प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच के आधार पर एनएमपीटी से विभिन्न बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचनाएं / स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया है। जैसाकि संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया था, एनएमपीटी ने सुधारी हुई लागत विवरणियों के साथ अपेक्षित सूचना प्रस्तुत कर दर है। इसने, संयुक्त सुनवाई में की गई घोषणा के अनुसार पोतघाट भाड़ा दर में कमी के प्रस्ताव के साथ अपने संशोधित प्रस्तावित दरमान का प्रारूप भी दाखिल कर दिया है।
- 6.2 हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न और एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत है, स्पष्टीकरण / अतिरिक्त सूचना संक्षेप में तालिका में नीचे प्रस्तुत है :-

	टीएमपी द्वारा पूछे गए प्रश्न	एनएमपीटी के उत्तर
I.	वित्तीय/ लागत विवरणियां	
1.	पिछले सामान्य संशोधन के समय वर्ष 2001-02 और 2002-03 के लिए अनुमानित आय व्यय और नियोजित पूंजी की तुलना में इन दो वर्षों के वास्तविक आंकड़ों के बीच अंतर दर्शाते हुए एक विवरणी प्रस्तुत की जाए, साथ ही, इन भिन्नताओं के कारणों का वर्णन करते हुए एक विवरण भी प्रस्तुत किया जाए। ग्राह्य व्यय और धन-वापसी के लेखाकरण के बाद वर्ष 2003-04 और 2004-05 के अधिशेष / घाटे की मात्रा निर्धारित करने हेतु निर्धारित प्रपत्र में लागत विवरणी तैयार की जाए।	अपेक्षित ब्यौरे प्रस्तुत किए गए हैं।

2.	वर्ष 2005-06 के संशोधित अनुमान के संदर्भ से वर्ष 2005-06 का यातायात पूर्वानुमान और आय और व्यय प्रक्षेपणों को समायोजित किया जाए। परिणामस्वरूप आने वाले वर्षों के लिए प्रक्षेपणों की समीक्षा की जाएगी।	वर्ष 2005-06 के लिए यातायात का पूर्वानुमान संशोधन अनुमान / समझौता ज्ञापन के अनुसार है। फिर भी, खदान शीर्षों से नजदीकी के कारण आई ओ. एफ. के कारवाड़ पत्तन की ओर मुड़ जाने जैसी विभिन्न बाधाओं के कारण हो सकता है पत्तन अपना निर्धारित लक्ष्य न प्राप्त कर पाए, परिणामस्वरूप, आगामी वर्षों के लिए प्रक्षेपणों की समीक्षा किए जाने की जरूरत है। तथापि वर्ष 2006-07 के लिए बजट अनुमान के आंकड़े अपना लिए गए हैं।
3(i)	कृपया इसकी पुष्टि करें कि वर्तमान वित्तिय वर्ष 2005-06 का यातायात पूर्वानुमान और आगामी वर्षों के लिए प्रक्षेपण पंचवर्षीय / वार्षिक योजना तथा प्रचलित अपेक्षित बढ़वार के अनुसार है। वर्ष 2005-06 के लिए हस्ताक्षर किए गए समझौता ज्ञापन या वर्ष 2005-06 से वर्ष 2007-08 तक के लिए सरकार द्वारा निर्धारित लक्ष्यों की प्राप्ति प्रस्तुत की जाए।	दसवीं पंचवर्षीय योजना के लिए यातायात प्रक्षेपण प्रस्तुत किए गए हैं। वास्तविक उपलब्धियां दसवीं पंचवर्षीय योजना के प्रक्षेपणों से आगे निकल गई हैं। वर्ष 2004-05 में प्रहस्तित कार्गो के रुझान को ध्यान में रखते हुए वर्ष 2005-06 के सं. अनु. में प्रक्षेपण 37.5 एमएमटी और वर्ष 2006-07 के बजट अनुमान में 38.5 एमएमटी की योजना की गई है। तथापि वर्ष 2005-06 में 34 एमएमटी प्राप्त करना भी संभव नहीं है और तदनुसार आगामी वर्षों के प्रक्षेपणों पर भी इसका कठोर प्रभाव पड़ेगा। कार्गो में इस कमी के कारण पड़ने वाला प्रभाव अनुमान है कि कार्गो प्रहस्तन आय को (एमआरपीएल और केआईओसीएल को छोड़कर), पत्तन और गोदी सुविधा के लिए, एमआरपीएल गतिविधि को छोड़कर, 3.90 करोड़ रुपये और 2.20 करोड़ रुपये कम कर देगा।
(ii)	लौह अयस्क और उर्वरक को छोड़कर, वर्ष 2006-07 और 2007-08 में कार्गो की मात्रा में वृद्धि का प्रक्षेपण न किए जाने का कारण स्पष्ट किया जाए। पोत यातायात प्रक्षेपण भी प्रस्तुत किए जाएं।	यह पत्तन सामरिक तौर पर लौह अयस्क और पीओएल जो घने होते जा रहे हैं का प्रहस्तन कर सकता है, इसलिए जब तक आर्थिक परिदृश्य में कोई महत्वपूर्ण बदलाव नहीं आता है तब तक कार्गो की मात्रा में अधिक वृद्धि की आशा नहीं है, लौह अयस्क घूरा / पीओएल ले जाने के लिए पार्सल-आकार में वृद्धि के कारण जी आर टी में थोड़ी सी वृद्धि होगी। पोत के बड़े हुए पार्सल आकार के कारण और नई बर्थ में उच्चतर जीआरटी पोतों को बर्थ करने की सुविधा के कारण पोतों की संख्या घटने की संभावना है। अंतर्गत, यातायात के संदर्भ से, अनुमानन के प्रयोजन से, समानुपातिक जीआरटी पर विचार किया गया है।
(iii)	यातायात प्रक्षेपण मार्च 2006 तथा तदनन्तर प्रचलित होने के लिए प्रस्तावित डीप ड्राफ्ट बहुउद्देश्यीय बर्थ पर प्रहस्तित किए जाने वाले अतिरिक्त यातायात को स्पष्ट रूप से नहीं दर्शाते डीप ड्राफ्ट बहुउद्देश्यीय बर्थ पर प्रहस्तित किए जाने के लिए अपेक्षित अतिरिक्त कार्गोवार यातायात प्रस्तुत किया जाए।	डीप ड्राफ्ट मल्टी पर्पज बर्थ (डीडीएमबी) का उस समय तक पूरा-पूरा उपयोग नहीं किया जा सकता जब तक, मार्शलिंग यार्ड और बर्थ दोनों जगह यांत्रिक प्रहस्तन उपकरण कार्य करने की स्थिति में न हों। इस बर्थ पर प्रहस्तित किए जाने के लिए अपेक्षित आईओएल और इतर सामान्य कार्गो में वृद्धि प्रशुल्क प्रस्तुतियों में पहले ही शामिल कर ली गई है। अन्य बर्थों पर ड्राफ्ट संबंधी बाधाओं की दृष्टि से कुछ कार्गो डीडीएमबी पर अन्तरित किए जाने की संभावना है।
4(i)	एमआरपीएल और केआईओसीएल के एक निष्ठ कार्गो के यातायात को बाहर रखते हुए भी यातायात में 17% की बढ़त प्रक्षेपित करने के बावजूद पिछले वर्ष की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए कार्गो प्रहस्तन आय (एमआरपीएल और केआईओसीएल गतिविधियां छोड़कर) 3.17% कम आंकने का कारण बताया जाए। इसी प्रकार वर्ष 2005-06 के लिए पत्तन और गोदी सुविधाओं से (एमआरपीएल और केआईओसीएल छोड़कर) आय, यातायात में वृद्धि के बावजूद, पिछले वर्ष की तुलना में केवल 2.7% ही बढ़ेगी। आय और यातायात प्रक्षेपणों में वृद्धि की सीमा निर्धारित कर बताया जाए।	कार्गो प्रहस्तन न आय / पत्तन और गोदी आय की संशोधित गणना प्रस्तुत कर दी गई है।
4(ii)	पिछले दो वर्षों में कार्गो / कन्टेनर के अतिरिक्त वास्तविक वृद्धि के कारण वृद्धि प्रहस्तित किया जाए, इसके अलावा ही, विलम्ब शुल्क के अनुमानन के लिए विचारित औसत वास समय और वर्ष 2005-06 से वर्ष 2007-08 तक भंडारण आय भी दिखाई जाए।	वर्ष 2003-04 और वर्ष 2004-05 में कुल विलम्ब शुल्क क्रमशः 14.4 लाख रुपये और 15 लाख रुपये इकट्ठा किया गया था। वर्ष 2003-04 और 2004-05 में कन्टेनर पोतघाट आवा / भंडारण आय क्रमशः 39.15 लाख रुपये और 38.30 लाख रुपये है। चूंकि सहयोजित आय नगण्य है, इस अवस्था में कोई विश्लेषण नहीं किया गया है।



(iii)	डॉलर में निर्धारित प्रशुल्क की गणना के लिए विचारित विदेशी मुद्रा विनिमय दर दर्शाई जाए। विदेशी मुद्रा विनिमय दर में उतार-चढ़ाव के कारण यदि कोई अतिरिक्त आय हुई हो तो उसकी भी गणना की जाए और उसे दिखाया जाए।	तटीय दरों की गणना के लिए 1.2.2005 को रु. 43.52 की विनिमय दर को लिया गया है। प्रक्षेपित आय पिछले वर्ष की आय पर आधारित है जिसमें उतार-चढ़ाव पहले ही शामिल कर लिया गया है। विदेशी मुद्रा विनिमय दर में उतार-चढ़ाव के कारण आय में बहुत-थोड़ा परिवर्तन हो सकता है जिसकी इस अवस्था में गणना नहीं की गई है।
5(i)	बताएं कि क्यों, एमआरपीएल द्वारा प्रहस्तिता कार्गो के संदर्भ से कार्गो प्रहस्तन आय, पिछले वर्ष की तुलना में, वर्ष 2005-06 में 5.5% घटने का अनुमान है हालांकि प्रासंगिक वर्ष में यातायात में 14% की वृद्धि प्रक्षेपित की गई है। साथ ही पिछले वर्षों की तुलना में वर्ष 2006-07 और 2007-08 में से प्रत्येक वर्ष इस कार्गो से होने वाली आय में 6.7% की दर से और अधिक गिरावट का कारण बताएं जबकि अनुमानित यातायात वर्ष 2005-06 के स्तर पर ही रहता है।	एमआरपीएल द्वारा प्रहस्तिता कार्गो पर दर्ज की गई आय निहित शुद्ध लागत पर आधारित है, जब तक स्वयं लागत में वृद्धि नहीं होती है तब तक आय में कोई सुधार नहीं होता है। अपितु इस बात पर ध्यान दिया जाए कि कर्ज पर ब्याज, मूल कर्ज राशि की वापसी और पेंशन तथा उपादान के लिए प्रावधान जैसी कुछ लागतों में कमी का टीएएमपी के मार्गदर्शियों के अनुसार प्रतिटन पोतघाट भाड़ा दर में कमी करने का प्रभाव होगा। विस्तृत गणना प्रस्तुत की गई है।
(ii)	इसी प्रकार वर्ष 2005-06 के समान यातायात प्रक्षेपित करने के बावजूद पिछले वर्ष की तुलना में केआईओसीएल द्वारा वर्ष 2006-07 में प्रहस्तिता कार्गो से होने वाली आय में 6.7% की कमी के अनुमान के कारण बताएं।	केआईओसीएल की पोतघाट भाड़ा दर समझौता ज्ञापन की शर्तों के आधार पर परिगणित की गई हैं। कुछ व्यय यातायात अनुपात पर आधारित है जो कुल जमा यातायात में वृद्धि के कारण कम होगा, फिर चाहे केआईओसीएल की मात्रा वही रहे।
(iii)	एनएमपीटी यह मानकर चल रही है कि पोतों के पुनर्वर्गीकरण से एमआरपीएल गतिविधियों के लिए 200 लाख रुपये तक पाइलटेंज आय में कमी आ जाएगी। यहां यह उल्लेख करना उचित होगा कि एमआरपीएल गतिविधियों के लिए समर्पित जैटी नं० 10 की पोतघाट भाड़ा दर, पुनर्निर्धारित मार्गदर्शियों के अनुसार, इस गतिविधि को आर्बिट्ररी व्यय और इस जैटी से संबंधित आय पर विचार करके निर्धारित की गई है, इसलिए इस प्रकार के पुनर्वर्गीकरण से आय में गिरावट, यदि कोई हो, अपने आप समायोजित हो जाएगी क्योंकि एमआरपीएल द्वारा प्रहस्तिता कार्गो पर पोतघाट भाड़ा उतनी मात्रा में बढ़ जाएगा। वैसा होते हुए, पुनर्वर्गीकरण के कारण एमआरपीएल से होने वाली आय में कमी के बारे में एनएमपीटी का दावा सही नहीं हो सकता।	पोतघाट भाड़े का निर्धारण करने के लिए सकल व्यय में से पोत संबंधी आय घटा दी जाती है। 200 लाख रुपये तक पाइलटेंज आय में गिरावट पोतघाट भाड़ा दरों के निर्धारण के समय विचार कर लिया गया है, एक बार पुनः दोहराया जाता है कि ब्याज भुगतान, कर्ज की वापसी और पेंशन / उपादान के अंशदान में कमी के कारण पोतघाट भाड़ा दरों में व्यापक रूप से कमी की गई है, चूंकि गणनाओं का वृत्तीय प्रभाव होता है, पोतघाट भाड़ा गणनाओं के प्रयोजन से अनुमानित दर अपना ली गई है और प्रभाव का विश्लेषण विचलनों की विवरणी में किया गया है।
6(i)	वर्ष 2005-06 से 2007-08 तक विस्तृत परिगणनाओं के साथ पेंशन देयताओं के निर्धारण का आधार प्रस्तुत करें। यह नोट किया जाए कि पेंशन निधि से न निकाली गई सीमा तक पेंशन राशि के भुगतान और बीमांकन मूल्यांकन पर आधारित वर्तमान कर्मचारियों की पेंशन देयताओं की ओर संदर्भित वर्षों हेतु पेंशन निधि में किए गए अंशदान को प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया में अनुमति होगी।	जैसाकि 31.3.2005 को बीमांकन मूल्यांकन के अनुसार अपेक्षित राशि पहले ही प्रदान की जा चुकी है। फिर भी, वार्षिक आधार पर निधि में नाममात्र का अंशदान करना पड़ सकता है जो सभी संभाव्यताओं में पेंशन के वास्तविक भुगतान से कम ही होगा। वर्ष 2004-05 में पेंशन का वास्तविक भुगतान 6.09 करोड़ रुपये था। वर्ष 2005-06 तथा उसके बाद के वर्षों के लिए कोई बीमांकन मूल्यांकन नहीं किया गया है। इस लिए 5 करोड़ रुपये का सांकेतिक प्रावधान पर ही विचार किया गया है।
(ii)	पुष्टि की जाए कि संसोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.52 के अनुसार प्रशुल्क संशोधन हेतु लागत विवरणी में वेतनादि / पेंशन के बकाया, स्वै.सेवा.यो. प्रतिपूर्ति इत्यादि एक मुश्त व्यय सम्मिलित नहीं किए गए हैं।	वर्ष 2005 से 2009 तक के वर्षों में स्वै.सेवा.यो. प्रतिपूर्ति या वेतनादि के बकाया आदि के लिए कोई प्रावधान नहीं किया गया है, फिर भी लेखा परीक्षा की आपत्ति के आधार पर मंह. भत्ता बकाया की वसूली हेतु विशेष लेवी के रूप में आरसीएचडब्ल्यू पर अतिरिक्त लेवी-॥ प्रस्तावित की गई है। निर्धारित राशि की वसूली के वुरंत बाद यह प्रस्तावित अतिरिक्त लेवी रोक दी जाएगी। रेलवे गतिविधि, यातायात आकर्षित करने के लिए बुनियादि संरचना आवश्यक समझी गई है।
7(i)	रेलवे गतिविधि वर्ष 2005-06 से 2007-06 तक के वर्षों के लिए औसतन 231 % घाटा दिखाती है। बताइए कि इस घाटे को दूसरी गतिविधियों से क्यों पूरा किया जाए।	जैसाकि पत्तन की न तो अपनी गाड़ियां हैं और न ही वे उन्हें प्रचालित करता है, टर्मिनल / दुलाई प्रभार लगाने की कोई गुंजाइश नहीं है। यार्ड कार्यालय में अपने कार्मिकों के लिए रेलवे द्वारा विल में जोड़े गए स्थापना प्रभारों की भरपाई करने के लिए मार्शलिंग यार्ड प्रभार के रूप में नाममात्र की आय बढ़ाई गई है। रेलवे गतिविधि से

		<p>हो सकता है, यातायात-वृद्धि से अप्रत्यक्ष रूप से सहयोग मिल सकता है, ऐसे दूर स्थानों से जहां खदान मुख और ताप- विद्युत-उत्पादन केंद्र स्थित हैं, रेल सम्पर्क न होने पर वह आय प्राप्त नहीं की जा सकी, जिसकी कल्पना की गई थी। एचएमआरडी एक बार पूरी तरह प्रचालित हो जाने के बाद आय की स्थिति में सुधार होगा। मार्शलिंग यार्ड इत्यादि के विकास कि-लिए अधिक निवेश किए जाने की दृष्टि से दरों में वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है।</p>
(ii)	<p>इस गतिविधि को धीरे-धीरे आत्म निर्भर बनाने के लिए रेलवे बोर्ड के पास, रेलवे प्रभारों में संशोधन हेतु क्या कोई प्रस्ताव दाखिल किया हुआ है, यह स्पष्ट कीजिए।</p>	<p>इस गतिविधि पर होने वाले घाटे को कम करने के लिए रेलवे मार्शलिंग यार्ड प्रभार रु. 8/- प्रति मीटरिक टन से बढ़ाकर रु. 12/- प्रति मीटरिक टन करने का प्रस्ताव है, टीएमपी का अनुमोदन आने के बाद इस मामले को रेलवे के पास ले जाया जाएगा।</p>
8.	<p>वर्ष 2004-05 में हुए वास्तविक व्यय की तुलना में वर्ष 2005-06 में कार्गो प्रहस्तन और भंडारण व्यय 11%, पत्तन और गोदी व्यय 43%, रेलवे व्यय 12.5% और प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय भी 23% बढ़ने का अनुमान है, इसके अलावा वर्ष 2007-08 का व्यय कार्गो प्रहस्तन और भंडारण मद में 15% रेलवे तथा प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय मद में 9% और बढ़ने का अनुमान है, इस बात को स्वीकार करते हुए कि पत्तन का अधिकतर व्यय प्राकृतिक रूप से आमतौर पर स्थिर होता है और यह भी स्वीकार करते हुए कि संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.5.1 विशिष्ट रूप से यह उल्लेख करती है कि व्यय- प्रक्षेपण में वृद्धि थोक विक्रय मूल्य सूचकांक की वर्तमान हलचल के संदर्भ से होनी चाहिए वर्णित स्तर से अधिक विचारित लागत में वृद्धि के औचित्य को सिद्ध किया जाए।</p>	<p>वेतनादे का भुगतान, प्रोत्साहन राशि, आरसीएचडब्ल्यू मजदूरी की लेवी, अस्थिर पोतों तथा शुष्क गोदियों का अनुरक्षण जैसी व्यय की अनेक मदों की बढ़ी हुई लागत थोक मूल्य सूचकांक के अनुरूप नहीं होगी। तलछट निःकर्षण व्यय, पंप हाऊस, डिबेलास्टिंग और अग्निशमन व्यय, अतिरिक्त सुरक्षा कर्मियों की सेवा लेना और अन्य व्यय स्थिर प्रकृति के व्यय नहीं हैं। इसने वर्ष 2004-05 के वास्तविक व्ययों की तुलना में वर्ष 2005-06 के अनुमानन में भिन्नता के लिए विस्तृत स्पष्टीकरण प्रस्तुत कर दिया है। कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के मामले में वृद्धि मुख्यतः आरसीएचडब्ल्यू मजदूरी का प्रोत्साहन के कारण है और पत्तन और गोदी सुविधा के अंतर्गत यह वृद्धि तलछट-निःकर्षण व्यय के कारण है। वेतन संशोधन 1.1.2007 से नियत है और उसका प्रभाव 2008-09 में लिया गया है।</p>
9.	<p>कृपया इस बात की पुष्टि करें कि मूल्यहास संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.7.1 के अनुसार अर्थात् महापत्तनों के मामले में कम्पनी अधिनियम के अनुसार अपनाए गए जीवन मानकों का अनुसरण करते हुए सरल रेखा विधि का अनुपालन करते हुए, परिगणित किया गया है।</p>	<p>मूल्य हास सरकारी मार्गदर्शियों के अनुसार और जैसा वार्षिक लेखा में अपनाया गया है, उसके अनुसार परिगणित किया गया है, तथापि मूल्यहास कम्पनी अधिनियम के अनुसार पत्तन के लिए लाभकारी है, किन्तु उस पर नहीं विचार किया गया है क्योंकि गणनाओं से केआईओसीएल और एमआरपीएल की परिसम्पत्तियों में मूल्यहास के लेखा मिलाप में जटिलताएं बढ़ सकती हैं।</p>
10(i)	<p>प्रत्येक गतिविधि / उप-गतिविधि के लिए वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 में संभवतः पूर्ण होने और प्रचालित होने वाली परिसम्पत्तियों की एक सूची प्रस्तुत करें। केवल उन्हीं परिसम्पत्तियों को गिना जाए जो इस अवधि में पूरी होंगी और प्रचालित होंगी।</p>	<p>अपेक्षित ब्योरे प्रस्तुत कर दिए गए हैं।</p>
(ii)	<p>प्रकल्पों में से प्रत्येक के लिए सकल खंड में प्रस्तावित बढ़तों में से प्रत्येक के कारण, यूनिट प्रचालन लागत में कमी, यदि कोई हो, अतिरिक्त यातायात / व्यापार प्रक्षेपण, प्रचालनीय दक्षता में सुधार दर्शाएं।</p>	<p>डीप ड्राफ्ट मल्टीपरपज बर्थ में मशीनों द्वारा प्रहस्तन के कारण मितव्ययिता के सिवाय यूनिट प्रचालन लागत में कहीं भी कमी नहीं आई है। परिसम्पत्तियों में प्रस्तावित बढ़त मूलतः पत्तन के भीतर सड़के और भवन हैं और इस प्रकार हो सकता है क्षमता में कोई बढ़त न हो।</p>
(iii)	<p>आरओसीई के संगणन के प्रयोजन से, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.5, 2.9.7 और 2.9.8 के प्राधान्यों के अनुसार पूंजीगत परिसम्पत्तियों को व्यापारिक परिसम्पत्ति, व्यापार से संबंधी परिसम्पत्ति और सामाजिक दायित्व परिसम्पत्ति के रूप में वर्गीकृत किया जाए। इस प्रकार के पृथक्करण का आधार भी बताया जाए।</p>	<p>31 मार्च 2005 को क्वार्टरों, स्कूल भवनों, अस्पतालों और स्टेडियम इत्यादि का शुद्ध खंड क्रमशः 975.07 लाख रुपये, 78.99, 73.77 लाख रुपये और 77.48 लाख रुपये हैं। स्टेडियम का पत्तन के कर्मचारियों के लिए ही पूरी तरह उपयोग किया जा रहा है।</p>
(iv)	<p>नियोजित पूंजी के (समानुपातिक) प्रभाजन का आधार अर्थात् शुद्ध अचल परिसम्पत्तियाँ और विभिन्न गतिविधियों और उप-गतिविधियों के बीच कामकाजी पूंजी के प्रभाजन का आधार दर्शाया जाए।</p>	<p>इसने अपेक्षित ब्योरा प्रस्तुत कर दिया है।</p>

(v)	इस प्राधिकरण ने अपने आदेश संख्या टीएएमपी/11/2005-एनएमपीटी दिनांक 6 मई 2005 के माध्यम से, एनएमपीटी के दरमान की वैधता को विस्तार देते हुए स्पष्ट रूप से यह टिप्पणी की थी यदि एनएमपीटी ने अलग समझौता ज्ञापनों में स्वीकृत विशिष्ट कार्यविधि के कारण एमआरपीएल और केआईओसीएल गतिविधियों अधिकतम अनुमेष आरओसीई अर्जित नहीं किया तो वह समूचे पत्तन के लिए पूर्ण आरओसीई की मांग करके, इन दो गतिविधियों के घाटे को पूरा करने के लिए अन्य गतिविधियां नहीं मांग सकेगा। एनएमपीटी ने इस बिन्दु पर विचार नहीं किया है और उसने एमआरपीएल तथा केआईओसीएल परिसम्पत्तियों के लिए भी 15% की दरसे आरओसीई संगणित किया है। समग्र पत्तन के लिए अनुमेष आरओसीई, अलग-अलग प्रमुख गतिविधियों के अन्तर्गत अनुमेष आरओसीई के कुल योग तक सीमित होना चाहिए।	पत्तन ने इन दो गतिविधियों पर 15% की दर से आरओआई संगणित नहीं किया है किन्तु गणनाएं अलग से दिखाई हैं, एमआरपीएल के मामले में आरओआई कथित स्तर से अधिक है और कमोवेश केआईओसीएल के मामले में 15% के बराबर है और इस प्रकार घाटे को पूरा करने का कोई प्रश्न नहीं है।
11.	एमआरपीएल और केआईओसीएल समेत और इन दोनों एकनिष्ठ बर्थों को छोड़कर वर्ष 2002-03 से वर्ष 2004-05 तक के वर्षों के लिए पत्तन की क्षमता-उपयोग (मात्रा) प्रस्तुत करें। साथ ही, अभिकल्पित अतिरिक्त पूंजीनिवेश को और विस्तृत संगणनाओं के साथ प्रत्याशित उत्पादकता सुधारों को समुचित रूप से ध्यान में लेते हुए वर्ष 2005-06 से वर्ष 2008-09 तक प्रत्येक वर्ष की निर्धारित क्षमता प्रस्तुत करें। ऐसा करते हुए एमआरपीएल और केआईओसीएल नामक एकनिष्ठ बर्थों की अभिकल्पित क्षमता अलग से दिखाई जाए।	एनएमपीटी की क्षमता, जैसी कि पोतपरिवहन मंत्रालय (एमओएस) द्वारा दर्शाई गई है 30.30 एमएमटी है जबकि पत्तन ने वर्ष 2004-05 में ही 33.89 एमएमटी का प्रहस्तन किया है। इसमें डीडोएमबी की 5एमएमटी प्रतिवर्ष की क्षमता और जुड़ गई है। संभव है पत्तन वर्ष 2005-06 में लगभग 34 एमएमटी का प्रहस्तन करे जो, पुनः, क्षमता से अधिक है।
12(i)	कृपया इस बात की पुष्टि करें कि क्या एमआरपीएल और केआईओसीएल तथा अन्य कार्गो के बीच व्यय का आबंटन, इस उद्देश्य के लिए उपलब्ध अलग-अलग मार्गदर्शियों के अनुसार किया गया है। वर्ष 2005-06, 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए एनएमपीटी, एमआरपीएल और केआईओसीएल के बीच आबंटन की विस्तृत संगणना प्रस्तुत करें।	एमआरपीएल और केआईओसीएल की पोतघाट भाड़ा दर की विस्तृत संगणनाएं प्रस्तुत की गई हैं।
(ii)	जैटी सं. 11 के लिए वर्ष 2000-01 से 2004-05 तक के वर्षों हेतु अंतिम पोतघाट भाड़ा दर का निर्धारण अब भी शेष है। इस प्राधिकरण ने एनएमपीटी और एमआरपीएल को पहले ही मिल बैठने और वर्ष 2000-01 से 2004-05 तक के वर्षों हेतु जैटी सं. 10 की पोतघाट भाड़ा दर को अंतिम रूप से तय करने और प्रस्ताव प्रस्तुत करने का परामर्श दिया हुआ है (आदेश सं. टीएएमपी/62/2004-एनएमपीटी दिनांक 20 जनवरी 2005), इस बारे में अनेक अनुस्मारकों के बावजूद हमें अब तक कोई ठोस प्रस्ताव नहीं मिला है, इस संदर्भ में, एमआरपीएल कार्गो के लिए आय प्रक्षेपित करने का आधार बताइए।	पत्तन ने मार्गदर्शियों के अनुसार दरों को अंतिम रूप दे दिया है और एमआरपीएल से उनका सत्यापन करने तथा हमें अपनी सहमति भेजने का अनुरोध कर दिया है ताकि इन्हें अधिसूचना के लिए टीएएमपी को भेजा जा सके। बार-बार अनुस्मारक देने के बाद भी एमआरपीएल उन्हें अन्तिम रूप नहीं दे रहा है, एमआरपीएल को जारी किए गए अनुस्मारकों की प्रतियां अनेक अवसरों पर टीएएमपी को भी पृष्ठांकित किए जा चुके हैं। अब, एमआरपीएल 2000-02 के लिए दरों को शीघ्र ही, अन्तिम रूप देने के लिए मान गया है। एमआरपीएल के संबंध में आय मार्गदर्शियों और अपेक्षित मात्रा / व्यय के अनुसार प्रक्षेपित की गई है।
(iii)	यह स्पष्ट किया जाए कि क्या एमआरपीएल के साथ समझौता ज्ञापन में समाविष्ट विशेष प्रशुल्क व्यवस्था, जैटी सं. 10 और 11 दोनों के लिए 2008-09 के अंत तक जारी रहेगी। यदि नहीं तो, समझौता ज्ञापन की काल-सीमा समाप्त होने के बाद ऐसे कार्गो पर लगने वाले प्रभारों पर विचार करते हुए आय अनुमानन में उपयुक्त समायोजन किए जाएं।	जब तक ऋण पूरा-पूरा वापिस नहीं कर दिया जाता तबतक विशेष प्रशुल्क जारी रहेगा। ऋण वापसी की अनुसूची के अन्तर्गत बहुत संभव है वर्ष 2008-09 जैटी सं.10 (के ऋण) की धन वापसी का अन्तिम वर्ष होगा, जैटी संख्या 11 के लिए ऋण की अन्तिम धन वापसी 2011 तक होगी।
13(i)	रजिस्टर्ड कार्गो हैंडलिंग विंग (आरसीएचडब्ल्यू) से संबंधित लागत विवरणी, स्वयं कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में शामिल कर ली गई लगती है। आरसीएचडब्ल्यू विंग और आरसीएचडब्ल्यू विंग रहित कार्गो प्रहस्तन गतिविधि की अलग-अलग विवरणी प्रस्तुत करें ताकि कार्गो प्रहस्तन से अरीसीएचडब्ल्यू की ओर घाटा पूर्ति की मात्रा समझ में आ सके।	चूंकि आरसीएचडब्ल्यू लागत कार्गो प्रहस्तन गतिविधि का ही एक भाग है, इसलिए वहां शामिल हुआ है। फिर भी, वर्ष 2004-05 के लिए इस गतिविधि के कारण आय और व्यय दर्शाती एक अलग विवरणी संलग्न है। यहां यह बताना जरूरी है कि यद्यपि आरसीएच श्रम को एक अलग गतिविधि के रूप में दिखाया गया है, किन्तु बिना इस श्रम के एनएमपीटी में भारी कार्गो को हिलाया नहीं जा सकता।
(ii)	संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.11.4 यह प्रावधान करती है कि दूसरे को आर्थिक सहायता पहुंचाना, अन्ततोगत्वा इसे कम करते जाने के लक्ष्य के साथ सीमित किया जाएगा। अतएव एनएमपीटी से अनुरोध है कि वह अधिशेष उत्पन्न करने	रेलवे और पत्तन/गोदी गतिविधि के अलावा अन्य कोई भी गतिविधि घाटे की गतिविधि नहीं है। केआईओसीएल गतिविधि घाटे की गतिविधि दिखाई पड़ती है किन्तु केआईओसीएल प्रहस्तन से संबंधित पोत आय शामिल

	वाली गतिविधियों से घाटे में चल रही गतिविधियों की ओर आर्थिक सहायता के बहाव को दिखाए और यह भी दिखाए कि आर्थिक सहायता का स्तर वहीं पर सीमित है जो अगस्त 2001 में दरमान के पिछले सामान्य संशोधन के समय प्राप्त किया गया था।	कर लिए जाने से यह भी लाभप्रद गतिविधि हो जाती है। रेलवे में घाटे को धीरे-धीरे कम किया जा रहा है, पत्तन और गोदी गतिविधि भी पोतों की संख्या में वृद्धि से धीरे-धीरे जड़ पकड़ जाएगी।
14.	एनएमपीटी की वर्ष 2005-06, 2006-07, और 2007-08 के लिए लागत विवरणियां (एमआरपीएल और केआईओसीएल के अलावा) औसतन 17% से अधिक अधिशेष दर्शाती है और इस	वर्ष 2005-06, 2006-07 और 2007-08 के लिए लागत विवरणियां प्रक्षेपित अनुमानित यातायात पर आधारित हैं। यदि प्रक्षेपित यातायात (एमआरपीएल और
	प्राधिकरण द्वारा निर्धारित लागताधिक प्रतिलाभ फार्मुला के अनुसार प्रशुल्क में उस सीमा तक कमी करने का यह सुस्पष्ट मामला है। वर्ष 2002-03 और 2003-04 में आया घाटा, जैसा एनएमपीटी ने बताया है, मुख्य रूप से, पिछली अवधि से संबंधित पेंशन अंशदान को लागत मद के रूप में गिनने के कारण है। इस प्राधिकरण की यह घोषित नीति है कि पिछली देयताओं के लिए वेतन / पेंशन की बकाया राशियां, स्वे.सेवा.यो. की प्रतिपूर्ति और पेंशन निधि में अंशदान, प्रशुल्क निर्धारण के लिए ग्राह्य लागत के रूप में अनुमत नहीं किए जाएंगे। उपर्युक्त टिप्पणी के प्रकाश में, पिछले दो वर्ष में घाटे की स्थिति की नजर से, वर्तमान प्रशुल्क स्तर को जारी रखने हेतु एनएमपीटी का तर्क न्यायोचित नहीं पाया गया है। एनएमपीटी को सलाह दी गई है कि वह अपने वाणिज्यिक दृष्टिकोण के आधार पर वर्तमान प्रशुल्क में उपयुक्त कमी प्रस्तावित करते हुए संशोधित दरमान का मसौदा दाखिल करे। विस्तृत गणनाओं के साथ, इस प्रकार के घटाए गए प्रशुल्क (अपेक्षित) के प्रभाव को भी दर्शाए।	केआईओसीएल के अलावा) व्यवहार रूप में नहीं मिल पाता है तो पत्तन के लिए 15% अधिशेष भी अर्जित करना संभव नहीं होगा। चूंकि वर्ष 2002-03 और 2003-04 में पेंशन अंशदान बीमांकन मूल्यांकन के अनुसार है, पत्तन के पास आवश्यकता के अनुसार कार्य करने के अलावा कोई अन्य विकल्प नहीं था क्योंकि पत्तन आबकर परिधि के भीतर लाए गए हैं। चूंकि 31 मार्च 2005 को निधियां बीमांकन-मूल्यांकन से मेल खा रही हैं, हो सकता है अब प्रतिवर्ष 5 करोड़ रुपये से भी कम, नाममात्र के अंशदान की ही आवश्यकता पड़े। इसने अधिकतर कार्गो मर्दों में, रु. 5/- से रु. 25/- प्रति मी.ट. तक, पोतघाट भाड़ा में कमी प्रस्तावित करते हुए संशोधित प्रस्तावित दरमान का मसौदा प्रस्तुत कर दिया है।
15.	कृपया स्पष्ट करें कि जब लागत विवरणी अधिशेष की स्थिति दिखा रही है तो प्रदूषण नियंत्रण के लिए एक अतिरिक्त प्रभार क्यों होना चाहिए।	पत्तन उपयोगकर्ताओं के अनुरोध को ध्यान में रखते हुए जल-छिड़काव और धूल को पानी से दबाने संबंधी प्रस्तावित दर हटा दी गई है।
16.	कृपया इस बात की पुष्टि करें कि इस प्राधिकरण द्वारा अपने आदेश सं. टीएएमपी/33/2003-एनएमपीटी दिनांक 20 जनवरी 2005 द्वारा, पट्टे किरायों में प्रदत्त संशोधन पर, पट्टे किरायों का अनुमान लगाते समय, विचार किया गया था या नहीं।	पट्टे किरायों में संशोधन के पट्टे किरायों में वृद्धि कारक प्रभाव पर विचार किया गया है।
II	सामान्य	
1.	एनएमपीटी के दरमान के पिछले सामान्य संशोधन के समय इस प्राधिकरण ने एनएमपीटी को (आदेश सं. टीएएमपी/19/2001 के पैरा 7(ii) में) केआईओसीएल के मामले में पोतघाट भाड़ा दर निर्धारित करने हेतु एमआरपीएल के मामले में सुनिश्चित किए गए सिद्धांतों का अनुसरण करने की सलाह दी थी ताकि एकनिष्ठ बर्थ केआईओसीएल में प्रहस्ति लौह अयस्क से संबंधित लागत स्थिति की व्यापक समीक्षा की जा सके। इस प्राधिकरण के इस सुझाव पर संदर्भित प्रस्ताव में अमल नहीं किया गया है। पहले ही दिए गए सुझाव पर अमल करते हुए लागत विवरणियों में सुधार किया जाए।	केआईओसीएल और एमआरपीएल के लिए पोतघाट भाड़ा दर की गणना, अलग-अलग समझौता ज्ञापनों में शासक शर्तों / चर्चा के आधार पर, संबंधित पक्षों से विधिवत सत्यापित कराकर, स्वतंत्र रूप से की गई हैं। केआईओसीएल एक सार्व. क्षेत्र का उपक्रम होते हुए, समझौता ज्ञापन में कोई भी परिवर्तन संभव नहीं होगा।
2.	इस प्राधिकरण ने आरसीएचडब्ल्यू की सेवाओं पर लगने योग्य लेवी की दरों के संशोधन से संबंधित अपने आदेश सं. टीएएमपी/19/2001-एनएमपीटी दिनांक 9 अगस्त 2001 में बुनियादी सूचना को संशोधित करने की आवश्यकता व्यक्त की थी जिसका प्रोत्साहन भुगतान पर प्रभाव पड़ेगा और परिणामस्वरूप, उपयोगकर्ताओं के दृष्टिकोण से, आरसीएचडब्ल्यू को सेवारत करने की लागत कम हो जाएगी। संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.6.2 भी पत्तन से कार्मिक आवश्यकता पैमानों / बुनियादी सूचना को नियमित रूप से समीक्षा करने और (तदनुसार) समायोजन करने की अपेक्षा करती है। इस संबंध में एनएमपीटी द्वारा उठाए गए कदमों को स्पष्ट किया जाए और यदि बुनियादी सूचनाओं को संशोधित कर दिया गया है तो कृपया प्रमुख कार्गो मर्दों के लिए निर्धारित बुनियादी सूचना, संशोधन पूर्व बुनियादी सूचनाएं और प्रमुख कार्गो मर्दों में से प्रत्येक के संशोधन की प्रभावी तिथि प्रस्तुत करें।	सभी महापत्तनों के लिए कार्मिक आवश्यकता के पैमानों का संशोधन, पोत परिवहन, सड़क यातायात और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा न्याय निर्णयन के लिए मध्यस्थ के पास भेजा गया है जो, अलग-अलग पत्तनों द्वारा नियोजित श्रमिकों की फेडरेशनों के साथ हुए समझौते के अनुरूप है। इसलिए, इस अवस्था में बुनियादी सूचनाओं को संशोधित करना संभव नहीं है।

3.	रु. 1,97, 47, 611.60 के वेतन बकाया की वसूली के लिए विशेष दर स्वीकृत करते समय इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएएमपी/78/2003 दिनांक 18 नवम्बर 2004 के माध्यम से एनएमपीटी को यह सलाह दी थी कि वह इस तरह से वसूली की गई राशि को एक अलग खाते में स्थानान्तरित कर दिया करे और प्रत्येक वित्तीय वर्ष के अंत में इस प्राधिकरण को, विशेष दर से इकट्ठा की गई राशि की मात्रा सूचित करे। विशेष दर लगाने से, अक्टूबर से वर्ष 2004-05 के अंत तक एकत्रित किया गया धन दर्शाया जाए। बाद के वर्षों, 2005-06, 2006-07 और 2007-08 के वर्षों में प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर तथा प्रस्तावित स्तर पर अनुमानित रूप से एकत्रित होने वाली राशि (की सूचना) प्रस्तुत की जाए।	इस लेवी से वसूली पर नज़र रखने हेतु एक अलग लेखा कोड खोल दिया गया है। वर्ष 2003-04, 2004-05 और 2005-06 (जनवरी 2006 तक) में क्रमशः 10.62 लाख रुपये, 45.21 लाख रुपये और 50.04 लाख रुपये एकत्रित हो गए हैं। ब्याज समेत यह समस्त धन राशि 2008-09 को या इससे पहले उगाह लिए जाने की संभावना है। इस बात की पुनः पुष्टि की जाती है कि कथित राशि की उगाही के बाद यह अतिरिक्त लेवी रोक दी जाएगी।
4.	इस प्राधिकरण ने, मुख्यतः वाणिज्यिक सोच विचार पर अपने-अपने विवेक से अपने दरमान में निर्धारित दरों को कम करने हेतु सभी महापत्तनों को छूट / उदारता दे दी है। एनएमपीटी द्वारा की गई किसी ऐसी कमी को, यदि कोई हो, सूचीबद्ध किया जाए और ऐसी रियायतों के परिणामस्वरूप, यातायात की बढ़वार और राजस्व में कमी पर पड़ने वाले प्रभाव का मदवार विश्लेषण किया जाए और प्रस्तुत किया जाए।	गिरावट / कमी का प्रभाव कन्टेनर प्रहस्तन प्रमारों, यात्री पोत की लदान पर पड़ा है। फिर भी, पोतघाट भाड़ा दरों में गिरावट को ध्यान में रखते हुए एक संशोधित विवरणी प्रस्तुत की गई है।
III	दरमान	
1.	विलम्बित मुगतानों / धनवापसी पर ब्याज के संबंध में प्रस्तावित प्रावधान 4(1) को भारतीय स्टेट बैंक के प्रचलित मुख्य ऋणदान दर के आधार पर एक विशिष्ट ब्याज दर निर्धारित करते हुए संशोधित करें।	यह टीएएमपी के मार्गदर्शियों के अनुरूप ही है। 12.25% (पीएलआर 10.25% + 2%) की विशिष्ट दर दर्शाई गई है। फिर भी, पीएलआर समय-समय पर बदल सकती है और तदनुसार उपरोक्त दर में भी परिवर्तन किया जा सकता है।
2.	अध्याय II-अनुसूची क- पत्तन देयताएँ	
(I)	पोतों के लिए पत्तन देयताओं में 33% की वृद्धि प्रस्तावित करने और इसे स्टीमरों के लिए लागू होने वाले स्तर के समान करने का कारण बताइए। साथ ही, इस तथ्य के प्रकाश में कि समूचे पत्तन की लागत विवरणी में (एमआरपीएल और केआईओसीएल के अलावा) 17% का अधिशेष दिखाया गया है, इस वृद्धि का औचित्य सिद्ध कीजिए।	टीएएमपी के सुझाव के अनुसार एकल पायदान अपनाया गया है। पोतों को दी जाने वाली सेवाओं से रु. 0.07 लाख रु. की आय हुई है जो नगण्य है। इसलिए स्टीमरों पर लगने वाली वर्तमान दर को ही सभी पोतों पर एकल पायदान दर के रूप में लगने का प्रस्ताव किया है।
(II)	जिस आधार पर पोत और "स्टीमर" में पत्तन देयताओं हेतु अन्तर किया गया है, उसे दरमान में स्पष्ट किया जाए।	पत्तन न्यास का गठन होने से पहले अधिसूचना भारतीय पत्तन अधिनियम 1908 के प्रावधानों के अन्तर्गत जारी किए जाते थे जिनमें मंगलीर पत्तन उक्त अधिनियम की अनुसूची-1 के भाग VIII के अंतर्गत था। व्याख्याओं की अनुसूची में "पोत" का अर्थ केवल पवन शक्ति से चलने वाला पोत है और "स्टीमर्स" का अर्थ 'पोत' से इतर कोई भी जल यान / जहाज है।
(III)	इस तथ्य के प्रकाश में कि "पत्तन देयताएँ" किसी पोत या जहाज के प्रवेश का शुल्क होता है, "तटीय पोतों" पर 30 दिन में एक बार "पत्तन देयता" लगाने के चलन की समीक्षा की जाए। पोत के प्रवेश की संख्या के समायोजन के साथ-साथ यूनिट में भी कमी की जानी चाहिए।	वास्तव में, तटीय पोत के लिए प्रति प्रवेश पत्तन देयता बेहतर रहेगी, वर्ष 2004-05 में तटीय पोत की औसत दर रु. 2.32 जीआरटी है, यदि टीएएमपी प्रति प्रवेश की दर पर विचार करता है तो वर्तमान दरमान में निर्धारित दर, 30 दिन की आवृत्ति के लिए रु. 3.73 प्रति जीआरटी के स्थान पर उपर्युक्त दर पर विचार किया जा सकता है।
3	अध्याय II-अनुसूची ख - पाइलटेंज शुल्क	
(I)	प्रस्तावित प्रशुल्क ढाँचे में प्रत्याशित आय की तुलना में प्रचलित दरमान में निर्धारित जीआरटी के प्रत्येक स्तर के अंतर्गत पिछले दो वर्षों में प्रहस्तित पोतों की संख्या, पोतों का औसत जीआरटी और उनसे हुई आय प्रस्तुत करें।	वर्ष 2004-05 के वास्तविक के आधार पर विस्तृत गणनाएँ प्रस्तुत कर दी गई हैं।
(II)	तटीय पोतों के मामले में द्वितीय स्तर पर और तृतीय स्तर पर न्यूनतम पाइलटेंज शुल्क, वहाँ उपस्थित उच्चतम स्तर से तुरंत पिछले स्तर प्रस्तावित दर लागू करके सुधारे जाने की आवश्यकता है।	संशोधित प्रस्तावित दरमान में आवश्यक सुधार कर दिए गए हैं।
(III)	संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 6.4 के अनुसार, पाइलटेंज शुल्क में पर्याप्त क्षमता की कर्षण नौकाओं / लांचों की अपेक्षित संख्या और पत्तन की सुविधा के लिए पोतों के	नोट संख्या 1 में उपयुक्त सुधार कर लिया गया है और पाइलटेंज-सह-कर्षण शुल्क सम्मिश्र होगा और उसमें पर्याप्त क्षमता की कर्षण नौकाओं / लांचों की अपेक्षित

	स्थालान्तरण के साथ एक अन्तः आगमन और एक बहिर्गमन हलचल शामिल की जाएगी। इस प्रसंग में प्रस्तावित नोट संख्या। परिवर्तित किया जाए और उपयोगकर्ता के अनुरोध पर किए गए स्थालान्तरण के लिए सम्मिश्रशुल्क में सम्मिलित स्थालान्तरण तत्व को अलग किया जाए। फलस्वरूप सम्मिश्र पाइलटेज शुल्क की यूनिट दर भी कम की जाए।	संख्या और पत्तन की सुविधा के लिए पोतों के स्थालान्तरण के साथ एक अन्तः आगमन और एक बहिर्गमन हलचल सम्मिलित होगी। इसने तदनुसार, एक स्थालान्तरण तत्व को बाहर करने के लिए पाइलटेज शुल्क में 10% की कमी कर दी है। पोतों के अनुरोध पर स्थालान्तरण के लिए ऊपर निर्धारित पाइलटेज शुल्क के 25% के बराबर अलग स्थालान्तरण प्रभार लगेगा।
(iv)	स्थालान्तरण प्रभार, प्रदत्त सेवा की लागत के संदर्भ से, उसे पाइलटेज शुल्क से जोड़े बिना, पोत की प्रति जीआरटी के अनुसार प्रस्तावित किए जाएं। तीन टियर स्तर (जीआरटी आधारित) संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार प्रस्तावित किए जाएं।	स्थालान्तरण के लिए पोतों को प्रदत्त सेवा की लागत उड़ी है जो जीआरटी पर पाइलटेज आधारित सेवा की है। अन्तर केवल स्थालान्तरण के प्रत्येक कार्य के लिए लगाए गए समय की मात्रा है। इस बात को ध्यान में रखते हुए, पाइलटेज के लिए प्रस्तावित (जीआरटी आधारित) तीन टियर स्तर दर की 25% के बराबर औसत दर स्वीकार की जाए।
4.	अनुसूची ग - बर्थ किराया प्रभार	
(i)	इस प्राधिकरण ने पिछले सामान्य संशोधन आदेश (के पैराग्राफ 7 (xxiv) में एनएमपीटी को, प्रदत्त सेवाओं और उपलब्ध सुविधाओं के संदर्भ से जो वैसी ही सुविधाओं से युक्त बर्थों के समूह को प्राप्त हैं, बर्थ किराया प्रभार की पुनर्गणना करने के लिए सलाह दी थी। एनएमपीटी ने अपने व्यापक प्रस्ताव में इस मुद्दे पर कुछ नहीं कहा है। एनएमपीटी को पुनः यह सलाह दी जाती है कि वह समान सुविधाओं / सेवाओं वाली बर्थों के समूह बनाकर बर्थ किराया प्रभार की पुनः गणना करे क्योंकि यह संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 6.5.1 के अन्तर्गत एक विशिष्ट आवश्यकता है।	बर्थ सं. 2 और 3 के लिए तटीय क्रेन सुविधा प्रदान की गई है। बर्थ सं. 1, 4, 5, 6, 7 और 8 पर कोई भी तटीय क्रेन प्रदान नहीं की गई है। इस प्रकार, बर्थ सं. 2 और 3 को छोड़कर जहां बर्थ किराया में क्रेन - किराया / प्रभार भी शामिल है, शेष सभी बर्थों से समान व्यवहार किया जाता है और अलग बर्थ किराया प्रस्तावित किया गया है, और इस प्रकार मार्गदर्शियों का पालन किया गया है।
(ii)	पोतघाट क्रेन प्रदान करने की लागत की दृष्टि से क्रेन सुविधा युक्त बर्थ और क्रेन रहित बर्थ के लिए विभेदक बर्थ भाड़ा प्रभार का औचित्य बताइए।	सम्मिश्र बर्थ किराया का अनुमोदन करते समय, निदेशक समूह की संस्तुतियों के जैसी अधिकार प्राप्त समिति ने स्वीकार की, कार्यान्वयन के अनुसरण में, मंत्रालय द्वारा पोतघाट क्रेन प्रदान करने की लागत पर विचार किया गया था। उसके बाद, कोई भी लागत गणना नहीं की गई थी।
(iii)	प्रदत्त सेवाओं की लागत के संदर्भ से डबल - बैंकिंग के लिए, बर्थ किराया प्रभार के 50% के बराबर प्रस्तावित प्रभार का औचित्य सिद्ध कीजिए।	केवल दो आकस्मिकताओं पर जैसे, (i) जब पोत के पास कोई बर्थिंग सुविधा न हो किन्तु उसके लिए सुरक्षित द्रुतगतिक्षेत्र की जरूरत हो और (ii) जब एसओएस बुलावों, छोटी मोटी मरम्मतों इत्यादि जैसे कारणों से बगल में ही आपातकालीन बर्थिंग करनी पड़े, डबल बैंकिंग की जाती है। इसलिए, 50% की प्रस्तावित दर बरकरार रखी जाए।
(iv)	संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों में निर्धारित सिद्धांत (धारा 2.15) से सतत प्रवाहित होते हुए कि समुचित स्तर से अधिक विलम्ब के लिए, जिसके लिए पत्तन को उत्तरदायी ठहराया जा सके, उपयोग कर्ताओं से प्रभार देने की अपेक्षा नहीं करनी चाहिए, कृपया निम्नलिखित सशर्तता सम्मिलित करें :- "उस अवधि के लिए, जिसमें पोत पत्तन के उपकरणों के खराब हो जाने के या बिजली चले जाने या किसी ऐसे कारण से जिनके लिए पत्तन को जिम्मेदार ठहराया जा सके बर्थों में बेकार खड़ा रह जाए, कोई बर्थ भाड़ा नहीं लगाया जाएगा।"	संशोधित दरमान के अध्याय II - ग नोट्स (6) में प्रस्तावित नोट को सम्मिलित कर लिया गया है।
(v)	नोट संख्या 2 में प्रस्तावित प्रावधान यह बताने के लिए परिवर्तित किया जाए कि बर्थ-भाड़ा रोकने के लिए निर्धारित समय सीमा में वह समय शामिल नहीं होगा जिस समय में पोत अनुकूल ज्वार-स्थिति के लिए या तूफानी मौसम के कारण या रात्रि नौवहन सुवधाओं के अभाव में इंतजार कर रहा होगा बशर्त ये आकस्मिकताएँ संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 6.6.1 में किए निर्धारण के अनुसार एनएमपीटी से संबंधित है।	ऐसे कोई मामले सामने नहीं आए हैं जहाँ पोतों को अनुकूल समुद्रीय स्थितियों के इंतजार में या तूफानी मौसम के कारण रुकना पड़ा हो। एनएमपीटी में रात्रि नौवहन सुविधाएँ भी हैं। फिर भी, सुझाई हुई धारा को संशोधित दरमान के प्रारूप में सम्मिलित किया गया है।

(vi)	पिछले तीन वर्षों में एनएमपीटी से कितने लैश (LASH) बाजेंज मांगे गए, कृपया बताएँ। इस मद के प्रशुल्क यदि प्रासंगिक नहीं पाया गया है तो पत्तन संबंधित सशर्तताओं के साथ प्रस्तावित प्रशुल्क को निकाल बाहर करने पर विचार कर सकता है।	पिछले तीन वर्षों में एक बार लैश (LASH) बाजेंज नहीं मांगे गए हैं। वर्तमान प्रावधान को, ऐसी किसी आकस्मिकता को ध्यान में रखकर बरकरार रखा गया है।
5.	अध्याय-III पोतघाट भाड़ा प्रमारों की अनुसूची	
(i)	इस प्राधिकरण ने अपने पिछले सामान्य संशोधन आदेश [के पैरा 17 (xxvii)] में एनएमपीटी को ब्रेक बल्क कार्गो के लिए मूल्याधारित दर ढाँचे की जाँच परख करे और इसे वजन / यूनिट / आयतन के आधार पर प्रशुल्क में परिवर्तित करे। यह देखा गया है कि एनएमपीटी ने किसी भी प्रचलित मूल्याधारित दर को टनेज आधारित दर में परिवर्तित नहीं किया है। संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शी की धारा 4.2.2 अनुबंध करती है कि मूल्याधारित सभी दरें सभी कार्गो मदों की दरें प्रहस्तन लागत के आधार पर निर्धारित किए जाने के बाद अधिकतम 5 वर्ष की अवधि में प्रयोग बाह्य कर दी जाएगी। अतएव बल्क कार्गो के लिए पोतघाट भाड़ा दरों की समीक्षा की जाए कार्गो का वजन या आयतन के आधार पर, प्रासंगिक कार्गो के प्रहस्तन की लागत को ध्यान में रखकर प्रस्तावित की जाए।	यद्यपि यह टीएएमपी के विचारों से सहमत है, फिर भी, चूंकि डाटा संग्रह और उसके विश्लेषण में कुछ अधिक समय लगेगा, इसने प्रचलित व्यवस्था को एक और चक्र के लिए जारी रखने का अनुरोध किया है।
(ii)	अनुसूची ख- बल्क कार्गो के अन्तर्गत क्रम सं. 6 (घ) पर संयंत्र और मशीनरी की पोतघाट भाड़ा की, रु. 130/- प्रति मी.ट. की दर प्रस्तावित दर के, इस कार्गो के प्रहस्तन की लागत के संदर्भ से आधार का औचित्य बताया जाए।	पिछली अधिसूचित दर बरकरार रखी गई है। चूंकि इस तरह का कार्गो प्रहस्तन प्रकृति में बहुत ही विरले प्रकार का होता है। अलग लागतांकन प्रस्तुत नहीं किया जा सका।
(iii)	अनुसूची ख-बल्क कार्गो की क्रम सं. 18 के अन्तर्गत टैपियोका, चिप्स, आटे की माड़ी इत्यादि के लिए पोतघाट भाड़ा दर लगाने की इकाई / यूनिट वर्तमान "प्रति घन मीटर आधार" से बदल कर "प्रति मीट्रिक टन" करने का प्रस्ताव है। तथापि इसने दर में तदनु रूप समायोजन नहीं किया है। कृपया यूनिट में परिवर्तन करने के कारण बताएँ और परिवर्तन करने वाले कारक भी दर्शाएँ।	ये बड़े आयतन / कम कीमत वाली वस्तुएँ हैं जो पिछले 6 वर्षों से प्रहस्तित नहीं की गई हैं। इसलिए परिवर्तनकारी घटकों पर विचार नहीं किया गया है। यदि परिवर्तन किया गया तो दरों को बढ़ाना पड़ेगा।
(iv)	नोट 5 (ii) में प्रस्तावित प्रावधान को दो तरह से काम करना चाहिए। यह वर्णन करते हुए कि यदि पत्तन को देय राशि रु. 100/- या उससे कम है तो एनएमपीटी भी पूरक बिल या कम वसूली बिल प्रस्तुत नहीं करेगा, इस आशय की धारा सम्मिलित करने पर विचार किया जाना चाहिए।	अध्याय III ख-नोट 5(ii) में सम्मिलित किया गया।
(v)	नोट 6 - पोतघाट या जैटियों पर पोटरेज (कार्गो का प्रहस्तन)	
	(क) निर्यात कार्गो की संरक्षा पत्तन द्वारा ग्रहण न करने के बारे में प्रस्तावित नोट संख्या 6 (i) को महापत्तन न्यास अधिनियम या सीमा शुल्क अधिनियम या विधि की स्थापित स्थिति से प्रमाणित कीजिए।	एनएमपीटी पर बल्क / ब्रेक बल्क को शिपर्स या विभिन्न सी एंड एफ एजेंटों पर पड़े पर लिए भूखंडों / उपयोगकर्ता गोदामों में समेकित किया जाता है। यह प्रथा पत्तन के आरम्भ से ही चलन में है और पत्तन उपयोगकर्ता इस अवधारणा को प्रोत्साहित करते हैं। यदि कार्गो का ढेर पारगमन क्षेत्र में लगाया गया तो एनएमपीटी से उसकी संरक्षा ग्रहण की अपेक्षा की जा सकती है।
	(ख) समयोपरि भत्ता लगाने के संदर्भ से यह समझ नहीं आया है कि जब पत्तन से 24 घंटे काम करने की अपेक्षा की जाती है तो फिर कर्मचारियों का समयोपरि भत्ता क्यों लगाया जाए। पोतघाटों या जैटियों पर कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के लिए कर्मचारियों को समयोपरि भत्ता पर काम पर लगाए जाने की संख्या और उन अवसरों पर लगी लागत को दर्शाया जाए।	इस तथ्य के कारण कि पत्तन 24 घंटे काम करते हैं, कर्मचारियों द्वारा अवकाश के दिन भी काम करने पर कोई अवकाश वेतन वसूल नहीं किया जाता है। केवल तब जब पूरे हो रहे पोतों के मामले में कर्मचारियों को पाली - अवधि के बाद भी काम पर लगाया जाता है, तब निश्चित रूप से समयोपरि भत्ता वसूला जाता है। ऐसे अवसरों पर यदि किसी श्रमिक दल को लगाया जाता है तो वह भी समयोपरि भत्ते से मंहगा पड़ता है। इसलिए श्रमिक दल की सेवाएँ लेने की अपेक्षा स्टीवेजर्स को समयोपरि भत्ता देकर सुझाया जाता है।
	(ग) तटीय कार्गो के लिए, लागू होने वाली रियायती प्रशुल्क,	संशोधित प्रस्तावित दरमान से दत्त आशय का एक



	हमारे साझा अंगीकरण आदेश के अनुरूप प्रहस्तन प्रभारों के लिए भी तजवीज किया जाए।	सामान्य नोट शामिल कर लिया गया है।
(vi)	<b>नोट 7 - पोतान्तरण सामान्य</b>	
	(क) कृपया निम्नलिखित प्रावधान को सम्मिलित किया जाए : " तटीय यात्राओं पर किसी भारतीय पत्तन हेतु बाद के पोतान्तरण के लिए यदि कार्गो किसी विदेशी पत्तन से एनएमपीटी पर उतरता है तो विदेशगामी में लिए निर्धारित पोतान्तरण दर का 50% और तटीय यात्रा के लिए निर्धारित दर का 50% प्रभारित किया जाएगा। "	संशोधित प्रस्तावित दरमान के अध्याय III नोट्स 7 (vi) में कथित प्रावधान को शामिल किया गया है।
(ख)	केवल भंडारण के लिए ही यातायात के किसी भी साधन से बंदरगाह हमें लाए गए/ से बाहर ले जाए गए कार्गो पर पोतघाट भाड़े का 50% लगाने के बारे में प्रस्तावित नोट संख्या (v) सम्मिलित करने के कारण बताइए। साथ ही, स्पष्ट कीजिए कि पोतघाट भाड़े का 50% लगाने के लिए पोतघाट क्षेत्र में क्या क्या सेवाएं प्रदान की जाती हैं।	पत्तन भूमि का प्रयोजन आयात/निर्यात की पत्तन संबंधी गतिविधियों के लिए उपयोग किया जाना है जिनके द्वारा पत्तन को भूमि किराए के अलावा राजस्व प्राप्त होता है। तथापि, कभी-कभी उपयोगकर्ता, पत्तन में लगे टैंक कार्गो को ऐसे कार्गो के, जो आयात/निर्यात के प्रयोजन से नहीं हैं, भंडारण मात्र के लिए उपयोग करने हेतु सम्पर्क करते हैं। तथापि, तरल कार्गो के पाइप-लाइनों द्वारा स्थानान्तरण के लिए पत्तन द्वारा कोई सेवाएं प्रदान नहीं की गई हैं। इस प्रकार के स्थानान्तरणों को हतोत्साहित करने के लिए ही, पत्तन ने इस प्रभार का सुझाव दिया है। इस प्रकार के अवसर बहुत कम आते हैं और इन से होने वाली आय भी नगण्य होती है। इसलिए प्रस्तावित दर को कृपया स्वीकृति प्रदान करें।
6.	<b>अध्याय iv - कन्टेनर प्रभार</b>	
(i)	संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप, कन्टेनरों पर भंडारण प्रभार के मामले में कृपया निःशुल्क दिवसों की विनिर्दिष्ट संख्या बताएं।	कन्टेनरों पर कोई निःशुल्क दिवस अनुमत नहीं किया गया है। इस मामले में यथास्थिति बनाएं रखी जाए।
(ii)	संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त सिद्धान्त से निस्तुत निम्नलिखित शर्त कि जिन विलम्बों के लिए पत्तन को उत्तरदायी ठहराया जा सके, उनके लिए उपयोगकर्ता भुगतान न करवाया जाए /शामिल की जाए:- " उस अवधि के लिए कन्टेनर पर भंडारण प्रभार नहीं लगेगा जिस अवधि में एनएमपीटी उपयोगकर्ता के अनुरोध पर कन्टेनर सौंपने/लादने की स्थिति में न हों "। इस प्रकार की शर्त, नोट के रूप में विलम्ब प्रभार से संबंधित अनुसूची के अन्तर्गत, कार्गो के लिए भी सम्मिलित की जाए।	एनएमपीटी में कन्टेनर प्रचालन, कन्टेनर यार्ड संकल्पना पर प्रचालित होता है। कन्टेनर यार्ड प्रचालन एमएलओएस द्वारा अपने निजी श्रमिक लगाकर किया जाता है। एलसीएल और एफसीएल, दोनों प्रकार के कन्टेनरों को कन्टेनर यार्ड में खाली होने या भरने की अनुमति नहीं है। इसलिए कन्टेनर की अभिरक्षा एमएलओ के पास होती है। सीमाशुल्क विभाग की अनुमति मिलने के बाद ही एमएलओ द्वारा कन्टेनर को खाली करने/भरने के लिए बाहर ले जाया जाता है। पूरा प्रचालन सीमाशुल्क विभाग के सुपरविजन में किया जाता है। इसलिए, यथास्थिति बनाई रखी जाए। इसने, तथापि, कथित शर्त विलम्ब प्रभार अनुसूची के अन्तर्गत शामिल कर ली है।
(iii)	कृपया यह बताते हुए एक सशर्तता शामिल की जाए कि यदि कोई प्रचालनीय क्षेत्र उपयोगकर्ताओं को पट्टे पर दिया जाता है तो संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 4.6 के अनुसार कन्टेनरों पर भंडारण प्रभार मुक्त नहीं लगाना जाएगा। कार्गो पर विलम्ब शुल्क से संबंधित अनुसूची में भी इसी प्रकार की शर्त शामिल जाए।	सामान्यतः परकोटा दीवार के भीतर कन्टेनर भंडारण के लिए भूमिपट्टे पर नहीं दी जाती है। फिर भी, टीएएमपी द्वारा अनुबंधित शर्त संशोधित प्रस्तावित दरमान में सम्मिलित की गई है।



7.	<b>अध्याय v विलम्ब - प्रभार (आयात/ निर्यात)</b>	
(i)	क्रम सं. २ (आयात) पर प्रस्तावित विलंब प्रभार की समीक्षा की जाए और उसे पोतघाट भाड़े की एक प्रतिशतता के रूप में निर्धारित करने के बजाए घरे गए स्थान के आधार पर प्रस्तावित किया जाए। विलम्ब शुल्क लगाने की ईकाई प्रतिस्प्ताह या उसके अंश के आधार पर रखने की भी समीक्षा की जाए और उसे प्रतिदिन या उसके अंश के आधार पर प्रस्तावित किया जाए। कृपया इस संबंध में विस्तृत संगणनाएं प्रस्तुत करें।	चूंकि दरमान में ऐसी कोई मद नहीं है जहां पोतघाट प्रभार प्रत्येक पैकेज या संख्या के अनुसार लगाया जाता है, पैकेज या संख्या के आधार पर वर्तमान विलम्बशुल्क को प्रस्तावित दरमान में से हटाया जाता है। मूल्याधारित दर के आधार पर आकलित कार्गो के मामले में प्रति घ. मी. पर विलम्बशुल्क, क्रम सं. 1 पर लागू होनेवाली दर के बराबर प्रस्तावित किया गया है।
(ii)	महापत्तनन्यास अधिनियम 1963 की धारा 61 और 62 महापत्तनों द्वारा (उस स्थितिमें) कार्गो के निपटान के लिए विभिन्न प्रावधान निर्धारित करता है, जब एक सुनिश्चित समय सीमा में उनकी निकासी नहीं की जाती है। महापत्तनों को उपलब्ध शक्तियों के प्रकाश में नोट संख्या 4 की अनुपालना न होना ऐसा आभास देता है कि लावारिस सामान पर 60 दिन के बाद विलम्ब शुल्क लगना चाहिए। कृपया सही स्थिति की पुष्टि करें।	दरमान में यह प्रावधान (पत्तन की) स्थापना से ही मौजूद था। लावारिस सामान पर कार्रवाई करने के विधिक प्रावधानों के प्रकाश में नोट संख्या 4 को संशोधित प्रस्तावित दरमान में से निकाला जाता है।
(iii)	अनुसूची ख निर्यात के अन्तर्गत प्रस्तावित विलम्ब प्रभार से निर्यात कार्गो पर जिसके लिए पोतघाट प्रभार यथामूल्य आधार पर निर्धारित किया गया है, लगाया गया विलंब शुल्क स्पष्ट नहीं होता है। कृपया स्पष्ट करें।	जहां पोतघाट प्रभार यथामूल्य निर्धारित किया गया है, वह "प्रति सीबीएम" प्रस्तावित दर लगाने के लिए प्रस्तावित की गई है।
(iv)	अनुसूची ख निर्यात में प्रस्तावित नोट संख्या २ यह बताने के लिए परिवर्तित की जाए कि प्रस्तावित निःशुल्क दिनों में संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के खंड 4.5 के अनुरूप सीमाशुल्क के अधिसूचित छुट्टियां और पत्तन के गैर कार्यदिवस शामिल नहीं होंगे। नोट सं. 3(ii), 3 (iii) और 6 में भी उपयुक्त परिवर्तन किए जाएं।	अनुमत निःशुल्क दिवसों की बड़ी संख्या को ध्यान में रखते हुए (आयात कार्गो के लिए 7 दिन और निर्यात सामान के लिए 3 दिन के मुकाबले 30 दिन) निर्यात कार्गो के लिए सीमाशुल्क के अधिसूचित अवकाशों और पत्तन के गैर-कार्यदिवसों की एवज में कोई अतिरिक्त निःशुल्क दिवस प्रदान नहीं किया गया है। यह स्वीकृत किया जाए। (यदि स्वीकृत नहीं किया जाता है तो निःशुल्क दिवसों की संख्या घटा कर 21 कर दी जाए।
8.	<b>अनुसूची ख- बर्थों के साथ-साथ तहखानों में भंडारण हेतु प्रभार</b>	
	स्थिर पाइप लाइनों या लदान उपकरणों या उपयोगकर्ता के लचीले होज़ पाइपों के जरिए या चलते-फिरते ट्रकों/टैंकरों के जरिए बर्थों के साथ बंकर्स/तहखाने प्रदान करने हेतु रु.40/- प्रति मी. टन. की प्रस्तावित दर पर पहुंचने की विस्तृत गणनाओं के साथ उसका आधार भी बताइए। प्रक्षेपणों के अन्तर्गत तीनों वर्षों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क मद से होने वाली अतिरिक्त आय भी दर्शाइए।	सितम्बर 1995 में अधिसूचित दरमान ने, सभी उपयोगकर्ता एजेन्सियों के लिए, लौह अयस्क बर्थ पर प्रदत्त पाइपलाइन बंकरिंग के उपयोग के लिए रु.27/- प्रति मी.ट. की दर निर्धारित की थी। वह के आई ओसी एल द्वारा प्रदान की गई थी, अतः उनसे केवल रु. 9/- प्रति.मी. ट. की दर से प्रभार लिया गया था। चूंकि वह सुविधा रोक दी गई थी, इसलिए दरमान के 2001 में हुए पिछले सामान्य संशोधन में कोई संशोधन नहीं मांगा गया था। अब चूंकि बंकरिंग लाइने उपयोगकर्ताओं द्वारा प्रदान की जाती हैं, दर को पीओएल पोतघाट प्रभार के 50% बढ़ाने के लिए ताजा प्रस्ताव उस सिद्धांत पर किया गया है कि बर्थों के अगल-बगल दी गई सुविधाओं के लिए कुछ लागत तो वहन करनी होगी और वे निःशुल्क नहीं होंगी। चूंकि प्रदत्त बंकरों के लिए पत्तन के पास डाटा उपलब्ध नहीं है, उपरोक्त प्रभारों पर ही विचार किया जाए।
9.	<b>अनुसूची ग - मार्शलिंग यार्ड उपभोग प्रभार</b>	

	<p>(i) इस तथ्य के प्रकाश में कि समूचे पत्तन की लागत विवरणी कुल मिलाकर एक अधिशेष स्थिति दर्शाती हैं, इस मद के प्रशुल्क में प्रस्तावित 50% वृद्धि का औचित्य बताइए। इस अनुसूची के अन्तर्गत प्रदत्त सेवाएं भी बताइए।</p> <p>(ii) कृपया इस बात की पुष्टि कीजिए कि ये दरें रेल्वे प्रभार की श्रेणी में नहीं आती हैं जिनका निर्धारण रेल्वे बोर्ड द्वारा किया जाता है।</p>	<p>गतिविधि को आत्मनिर्भर बनाने के लिए 50% की वृद्धि भी पर्याप्त नहीं है। पत्तन ने मार्शलिंग यार्ड को शामिल करते हुए रेल्वे साइडिंग्स का विकास किया था। बिजली, पानी और सड़क सहित इस बुनियादी संरचना की मद में सारा व्यय पत्तन न्यास द्वारा ही वहन किया गया है। इसके अतिरिक्त पत्तन न्यास इन संरचनाओं के प्रचालन और अनुरक्षण का व्यय भी वहन करता है और निर्यातकों या आयातकों को अपना कार्गो इन सुविधाओं का उपयोग करके विभिन्न स्थानों को भेजने की अनुमति प्रदान करता है। रेलवेज, रेल्वे-प्रचालन से संबंधित सभी सेवाएं प्रदान करता है और पत्तन से स्थापना प्रभार उगाहता है।</p> <p>पुष्टि की जाती है कि ये दरें रेल्वे प्रभारों की श्रेणी में, जिनका निर्धारण रेल्वे बोर्ड द्वारा किया जाता है, नहीं आती हैं।</p>
10.	<b>अनुसूची 4 पत्तन की सीमाओं के भीतर लॉचों और कर्षण नौकाएं भाड़े पर लेने के प्रभार</b>	
	<p>(i) उपकरणों के किराया प्रभार के लिए प्रस्तुत लागत विवरणी और दरमान में प्रस्तावित दरमान के संदर्भ से निम्नलिखित बिन्दुओं को स्पष्ट करने की आवश्यकता है।</p>	<p>इस अनुसूची के अन्तर्गत प्रस्तावित दरें अप्रत्याशित स्थितियों में स्वतंत्र कर्षण नौकाओं के यदा-यदा उपयोग के लिए हैं और पोतों की सामान्य आवाजाही के लिए, जो पाइलटज में सम्मिलित हैं, के लिए प्रभारित नहीं की जाती हैं।</p>
(क)	<p>सभी कर्षण नौकाओं/ लॉचों की पूंजी लागत के 5% की दर से मरम्मत और अनुरक्षण (आर एंड एम) लागत पर समान रूप से विचार करने का आधार बताइए।</p>	<p>चूंकि किसी विशेष वर्ष की आर एंड एम लागत उस विशिष्ट उपकरण की लागत का संकेतक नहीं है, मूल्यांकन के सभी प्रयोजनों के लिए उस पूंजी लागत के 5% की दर से गणना करना सामान्य चलन है।</p>
	<p>(ii) कर्षण नौका का बिनी और लॉच मल्टा प्रस्तावित दर पर पहुँचने के लिए 31% के क्षमता-उपयोगिता स्तर से इसे जोड़कर लॉच मल्टा की नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ की गणना की जाए।</p>	<p>यह एक बहुउद्देश्यीय विशेष खतरे को चिह्नित करने वाली छोटी नौका है जो बहुत ही कम उपयोग की जाती है और बाजार में उपलब्ध नहीं है। इसलिए आर ओ आई को उपयोगिता से नहीं जोड़ा जा सकता। सुझाए गए प्रभार बहुत कम उपयोग के लिए है। वास्तव में यह उपकरण समय के 31% से भी अधिक समय तक बेकार खड़ा रह सकता है। तेल के छलक कर फैल जाने पोत द्वारा क्षति के कारण गिरते हुए फैडर्स को धामने अन्य अप्रत्याशित परिस्थितियों के कारण संभावित नुकसान से बचने के लिए इसे खरीदा जाता है।</p>
	<p>(iii) कृपया दो लॉचों तुंगा और भद्रा के संबंध में, जैसाकि वे नई प्रविष्टियां पाई गई हैं, लागत विवरणी प्रस्तुत करें। साथ ही, विभिन्न लंगर नौकाओं (मूरिंग लॉच) के लिए प्रशुल्क के तर्कसंगत बनाने और अम. डालर \$ 114.89 प्रतिघंटा या उसके अंश का समान शुल्क प्रस्तावित करने का आधार दर्शाएं। इस संदर्भ में, कृपया यह भी स्पष्ट करें कि क्या ये सभी लंगर नौकाएं समान क्षमतावाली हैं।</p>	<p>इन नौकाओं को 2002-03 में खरीदा गया था और वे प्रचालन में हैं। प्रभारों को सम्मिश्र पाइलटज प्रभार में समाहित कर लिया गया है और अभी तक इनके लिए कोई अलग दर निर्धारित नहीं की गई है। एक ही प्रयोजन के लिए दोनों एक जैसी नौकाएं हैं।</p>
	<p>(iv) चूंकि, क्षमता के आधार पर लॉचों/ कर्षण नौकाओं के भाड़ा प्रभार प्रस्तावित किए गए हैं, इन कर्षण नौकाओं/लॉचों के नाम निर्धारित करना, हो सकता है उचित न हो। अतः एव, एन एम पी टी इन अनुसूचियों में उपकरणों के व्यक्तिगत नाम हटाने पर विचार करें।</p>	<p>ये नाम अतिरिक्त सूचना के रूप में दर्शाए गए हैं। मल्टा/सर्वे लॉच के अलावा, सामान्यतः जिनकी आवश्यकता नहीं पड़ती है और जो उपयोगकर्ता द्वारा बहुत कम ही उपयोग की जाती हैं। कर्षण नौकाओं/ लॉचों के लिए केवल उनकी क्षमता ही दर्शाई जाती है।</p>

11.	<b>अनुसूची झ - कन्टेनर प्रहसन के लिए विस्तारक ( स्प्रैडर ) के भाड़ा प्रभार</b>	
	विस्तारक - उपकरण के लिए, जो एक नई प्रविष्टि हैं, प्रस्तावित भाड़ा प्रभार का विस्तृत लागत विश्लेषण प्रस्तुत करें।	इस उपकरण की खरीद लागत 6 लाख रुपये हैं और वार्षिक जाँच पड़ताल और परीक्षण सहित अनुरक्षण लागत रु. 50,000/- आती हैं। जो पत्तन उपयोगकर्ता इस उपकरण का उपयोग- वैकल्पिक व्यवस्था के रूप में करते हैं उनके लिए उपलब्ध करवाई गई बुनियादी सुविधा के उपयोग के लिए केवल नाममात्र के प्रभार दर्शाए गए हैं।
12.	<b>अनुसूची ट - रीफर कन्टेनरों के लिए विद्युत और अनुरक्षण प्रभार</b>	
	इस प्रशुल्क मद की लेवी का यूनिट संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों को धारा 5.7.1 के अनुरूप प्रति चार घंटा आधार पर प्रस्तावित की जाए।	प्राधिकरण के सुझाव के अनुसार सम्मिलित किया गया।
13.	<b>अनुसूची ट के बाद नोट 5(iii) और 6</b>	
	चूंकि पोत/कषण नौकाएं बीमाकृत होती हैं और बीमा लागत पहले से ही प्रशुल्क के जरिए उगाही जाती हैं, उपकरण की हुई किसी भी क्षति/मरम्मत की वास्तविक लागत बीमा कम्पनी से वसूल की जा सकती हैं। ऐसी स्थितिमें, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप क्षति की लागत और यहां तक कि उपकरण का प्रतिस्थापन मूल्य उगाहने के बारे में प्रस्तावित नोट को बदला जाए।	जब तक कोई रोकनेवाली - धारा नहीं होती हैं, पत्तन का पोत बार-बार क्षतिग्रस्त होता रहेगा। हो सकता है बीमा कम्पनी पूरी राशि न दे और इसके अतिरिक्त पत्तन को राजस्व की हानि भी होगी। इसलिए अनुरोध है कि प्रस्तावित धारा को स्वीकार कर लिया जाए।
14.	<b>मद सं. iv - अनुसूची ठ - विविध प्रभार के अन्तर्गत धर्मकाँटा (तुलन काँटा) के उपयोग के लिए प्रभार</b>	
(i)	तोले गए कार्गो के लिए प्रतिट्रक कीदर से प्रशुल्क लगाया जाता है। फिर चाहे ट्रक में कार्गो कितना भी हो तोले गए कार्गो पर रु. 1/- प्रति मी. ट. प्रस्तावित परिवर्तनीय प्रभार आरंभ करने का कारण बताइए। साथ ही वर्ष 2005-2006, 2006-2007 और 2007-2008 में से प्रत्येक वर्ष में इस प्रस्तावित प्रशुल्क से होने वाली अतिरिक्त आय भी दर्शाइए।	अलग-अलग वजन वाले ट्रकों के लिए समान प्रभार रखना ठीक नहीं है। जब एक ही प्रकार का कार्गो ले जाने वाले पोतों में तटीय और विदेश गामी कहकर भेद किया जाता है तो भारी ट्रकों के लिए भी वही प्रभार वसूलने में कुछ तो समानता होनी चाहिए। वास्तव में, उससे कोई अतिरिक्त आय नहीं है, बल्कि ट्रकों की संख्या घटने और उनका वजन बढ़ने की दृष्टि से पुनः समायोजन है। तथापि, पत्तन उपयोगकर्ताओं के अनुरोध की नजर से प्रभारों को दोनों ओर से, प्रति ट्रक रु. 15/- संशोधित किया गया था (अर्थात् पड़ोस में प्रभारों का 50%)
(ii)	पत्तन के पड़ोस में धर्मकाँटा/तुलनकाँटा सुविधा प्रदान करने के लिए लगाए गए प्रभार प्रस्तुत किए जाएं।	पड़ोस में लगाए गए प्रभार रु. 30/- प्रति दौरा की रेंज में हैं।
15.	<b>अध्याय VIII - पंजीकृत कार्गो प्रहसनविग के प्रभार लगाना।</b>	
(i)	1 जनवरी 1998 से 31 अक्टूबर 2000 तक की अवधि के लिए आरसीएचडब्ल्यू कर्मचारियों के 1.97 करोड़ रुपये राशि के वेतन बकाया की उगाही हेतु अतिरिक्त लेवी इस प्राधिकरण द्वारा, सम्बद्ध उपयोगकर्ताओं से प्राप्त सहमति के आधार पर आदेश सं. टीएएमपी/78/2003-एनएमपीटी दिनांक 18 नवम्बर 2004 को स्वीकृत की गई थी। हमारे पिछले आदेश के बाद एक वर्ष के भीतर ही इस लेवी में वृद्धि के प्रस्ताव का कारण बताइए।	सम्पूर्ण लेवी में की गई कमी की दृष्टि से इस लेवी में बहुत थोड़ी सी वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है ताकि समस्त उगाही एक उपयुक्त समय सीमा के भीतर पूरी हो जाए। अभीतक अर्थात् अक्टूबर 2003 से दिसम्बर 2005 तक 102.96 लाख रुपये की राशि उगाही जा सकी है। इस मद में औसतन मासिक उगाही 3.8 लाख रुपये हैं। श्रमिकों का नियोजन वर्तमानस्तर पर अपेक्षित करते हुए यह आशा है कि सम्पूर्ण उगाही जनवरी 2008 तक के अंत तक पूरी हो जाएगी।
(ii)	यह मंह.भत्ता बकाया किस अवधि से संबंधित है और यह पहले, अतिरिक्त लेवी - 1 प्रस्तावित करते समय शामिल क्यों नहीं किया गया था? वह कारण बताइए कि पत्तन ने इसके भुगतान के तुरंत बाद मंह.भत्ता बकाया की उगाही के लिए तुरंत कार्रवाई क्यों	सांविधिक लेखा-परीक्षा ने यह उल्लेख किया है कि मंह. भत्ता घटक, वास्तविक वेतनादि का अभिन्न अंग होना चाहिए। इसलिए, मंह.भत्ते की उगाही के लिए प्रबंधन ने तुरंत निर्णय लिया। फिर भी, अक्टूबर

	नहीं की।	1996 से फरवरी 2002 तक की अवधि के लिए 1.42 करोड़ रु. का मंह. भत्ता बकाया की उगाही अभी की जानी शेष है। इसलिए यह प्रस्ताव किया गया है।
(iii)	इस विषय में सांविधिक लेखा परीक्षकों द्वारा की गई टिप्पणियों की एक प्रति कृपया भिजवाएं। संबद्ध कर्मचारियों के मंह. भत्ता के संबंध में लेखा परीक्षा प्रमाण पत्र की प्रति भी प्रस्तुत की जाए।	उस लेखा परीक्षा टिप्पणी की, जिसमें उगाही के लिए परिकलित किया गया है, एक प्रति संलग्न है। लेखा परीक्षा ने कर्मचारी वार मंह. भत्ता बकाया की गणना नहीं की है, क्योंकि उसका तो पहले से ही भुगतान हो गया है।
(iv)	प्रस्तावित अतिरिक्त लेवी -II की 20% से 25% की रेंज का आधार बताया जाए।	प्रतिशतता में भिन्नता, प्रहस्ताम की विधि समेत, बल्क या नॉन बल्क कार्यों के आधार पर गैंग के गठन पर आधारित हैं।
(v)	मंह. भत्ता के बकाया पर ब्याज की उगाही भी लेवी के द्वारा किए जाने का प्रस्ताव क्यों है ? यदि पहले मंह. भत्ता बकाया नहीं उगाहा गया था तो इसके लिए उपयोग कर्त्ता का तो दोष नहीं था।	प्रस्ताव में सम्मिलित ब्याज की उगाही, बाद में लेखा परीक्षा की आपत्तियों/टिप्पणियों से बचने के लिए है।
(vi)	यहां यह उल्लेख करना उचित होगा कि वेतन/पेंशन आदि के बकाया जैसी एक मुश्त व्ययों को, प्रशुल्क निर्धारण करते समय ग्राह्य लागत के रूप में अनुमति नहीं दी जाती है क्योंकि यह प्रशुल्क में स्थायीरूप से निर्मित हो जाएगा, स्प. बस जाएगा। इस प्रकार के एक- मुश्त व्यय पत्तन द्वारा पिछले जमा अधिशेषों/आरक्षित कोषों, ब्याज, आयकर इत्यादि में से पूरे किए जाते हैं। पत्तन यह स्थापित कर सकता है कि संचयित आरक्षित कोष/अधिशेष, ब्याज-आय आरसीएचडब्ल्यू कर्मचारियों को भुगतान किए गए इस मंह. भत्ता बकाया की शर्त के पर्याप्त रूप से उपलब्ध नहीं है।	आरसीएचडब्ल्यू कर्मचारियों पर लागू योजना में, लाभ-हानि रहित आधार पर काम करना सम्मिलित है। फिर भी, अपर्याप्त नियोजन अवसरों के कारण यह योजना कर्मचारियों के प्रति अपनी कृतज्ञता/एहसान का बदला चुकाने में सक्षम नहीं है। ऐसी आकस्मिकताओं के समय, निधि की सहायक आवश्यकता को, पत्तन द्वारा अर्जित राजस्व में से पूरा किया जाता है।

6.3 2001-2002 से 2004-2005 तक की पिछली अवधि का शुद्ध अधिशेष/ घाटा और नियोजित पूंजी के प्रतिलाभ के बाद वर्ष 2005-06 का अनुमानित अधिशेष, निम्नानुसार सूचित किया गया है:

( लाख रु. में )

क्रम सं.	वर्ष	एनएमपीटी	एमआरपीएल	केआईओसीएल	कुल
1.	2001-02	- 1467.02	- 197.86	(-)2902.80	(-) 4567.68
2.	2002-03	- 1573.58	- 186.23	(-)3109.85	(-) 4869.66
3.	2003-04	(-)1630.03	(-)82.40	(-)2609.48	(-) 4321.92
4.	2004-05	431.62	(-) 30.34	(-) 199.42	201.87
5.	2005-06	2915.89	62.84	(-) 55.52	2923.22
	कुल	(-)1323.21	- 433.99	- 8877.07	(-)10634.18

6.4 नियोजित पूंजी पर अनुमेय प्रतिलाभ के. बाद, वर्ष 2006-07 से 2008-2009 तक एमआरपीएल और केआईओसीएल समेत, समग्र पत्तन की संशोधित लागत विवरणी अनुमानित रूप से निम्नानुसार है:-

ब्यौरा	2006-07		2007-08		2008-09		2006-07 से 2008-09 तक के लिए
	लाख रुपयों में	आय के % के रुप में	लाख रुपयों में	आय के % के रुप में	लाख रुपयों में	आय के % के रुप में अधिशेष	कुल लाख रुपयों में (आय की % के रुप में औसत अधिशेष)
केआईओसीएल और एमआरपीएल समेत समग्र पत्तन	2471.61	9.3%	1727.07	6.4%	2924.19	10%	7122.87 (8.60%)

एमआरपीएल	- 269.68	-2.7%	451.29	4.3%	2866.94	22.5%	3048.55 (9.2%)
केआईओसीएल	60.08	5.2%	-36.06	-3.4%	76.75	-7.3%	-52.78 (-1.6%)
पत्तन (एमआरपीएल और केआईओसीएल रहित)	2681.26	17.2%	1311.84	8.5%	134	0.9%	4127.10 (8.9%)

6.5 एमआरपीएल और केआईओसीएल को छोड़कर वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए, समग्र पत्तन की गतिविधियों की शुद्ध अधिशेष/ घाटा स्थिति, अनुमानित रूप से निम्नानुसार हैं:-

व्योरा	लाख रुपयों में	आय के % के रूप में	लाख रुपयों में	आय के % के रूप में	लाख रुपयों में	आय के % के रूप में	कुल लाख रुपयों में (आय के % के रूप में औसत अधिशेष)
केआईओसीएल और एमआरपीएल के अलावा समग्र पत्तन	2681.26	17.2%	1311.84	8.5%	134	0.9%	4127.10 (8.9%)
कार्गो प्रहस्तन गतिविधि	2444.99	25%	1537.74	16%	738.85	8%	4721.58 (16.4%)
पत्तन और गोदी सुविधा	-75.58	-2%	-538.53	-13%	-949.18	-22%	-1563.29 (-12.6%)
रेलवे	-179.13	-297%	-313.10	-444%	-354.49	-440%	-846.73 (-403%)
सम्पदा	710.52	43.76%	832.62	47.95%	920.88	49.80%	2464.02 (47.3%)

6.6 एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित सुधार/कटौतियों की प्रमुख बातें और एनएमपीटी गतिविधि के लिए ( एमआरपीएल और के आईओसीएल के अलावा ) उनके प्रभाव नीचे सारणी बद्ध दिए गए हैं:-

क्रम सं.	व्योरा	2006-07, 2007-08 और 2008-09 इन तीन वर्षों में इसका प्रभाव, यदि कोई (लाख रुपयों में)
(i)	पत्तन देयताएं (क) स्टीमरों पर लागू वर्तमान दरों पर पोतों और स्टीमरों के लिए समान दरें ( पत्तन पर आनेवाले पोतों की संख्या और उनसे होनेवाली आय 0.07 लाख, नगण्य बताई गई हैं।) (ख) तटीय पोतों द्वारा पत्तन देयताओं की बारंबारता, वर्तमान बारंबारता - 30 दिन में एक बार से बदल कर प्रति प्रवेश के आधार पर प्रस्तावित हैं। फलस्वरूप, वर्तमान दरमान में 30 दिन में एक बार, पोतों और स्टीमरों के लिए क्रमशः रु. 3.13 और रु. 4.70 प्रति जी आर टी के स्थान पर 2004-05 में औसत दर के आधार पर रु. 2.32 प्रति जीआरटी प्रस्तावित कर प्रशुल्क को समायोजित किया गया है।	(-)34.69
(ii)	पाइलटिंग शुल्क और स्थलान्तरण प्रभार	

	<p>(क) वर्तमान 2 पायदानी पर व्यवस्था की तुलना में, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप तीन पायदानवाली दर व्यवस्था प्रस्तावित ।</p> <p>(ख) पोत के अनुरोध पर पाइलजेट शुल्क में शामिल किया गया एक स्थलांतरण अवयव वर्तमान पाइलजेट शुल्क में 10% कटौती करके, अब बाहर कर दिया गया है।</p> <p>(ग) प्रस्तावित पाइलजेट शुल्क के परिणामस्वरूप, 10000 जीआरटी तक के पोतों के बारे में, पाइलजेट शुल्क में 6% की वृद्धि होगी । 30001 से 60000 जीआरटी और 60000 जीआरटी से अधिक के पोतों में क्रमशः 28% और 37% की कमी आ जाएगी ।</p> <p>(घ) वर्तमान दरमान में पत्तन की सुविधा के लिए स्थलान्तरण के रूप में निर्धारित विभिन्न परिस्थितियों को संशोधित प्रस्तावित दरमान में से निकाल दिया गया है। पोतों के अनुरोध पर सभी स्थलान्तरणों पर लागू पाइलजेट शुल्क का 25% स्थलान्तरण प्रभार रूप में प्रस्तावित है।</p>	<p>-714.67</p> <p>511.30</p>
(iii)	बर्थ किराया :- वर्तमान निचली दर को आधार लेते हुए पोतों की विभिन्न श्रेणियों के लिए एक समान बर्थ किराया दर प्रस्तावित की गई है ।	-31.34
(iv)	अधिकतर कार्गो मर्दों की पोतघाट भाड़ा दरें रु. 5/- से रु.25/- प्रति मी.ट. की रेंज में कम किए जाने का प्रस्ताव है। लोहा और इस्पात, अयस्क/धातु (चूना पत्थर को छोड़कर), जिप्सम,सीमेंट अन्य धान का छिलका- इन सबके मामले में वर्तमान पोतघाट भाड़ा दर को ही जारी रखने का प्रस्ताव है। एलपीजी पर पोतघाट भाड़े की दर को रु.250/- प्रति मी.ट. से घटा कर रु. 180/- प्रति मी.ट. करने का प्रस्ताव है।	- 2557.76
(v)	<p>(क) आरसीएचडब्ल्यू स्कंद पर लेवी को घटाए जाने का प्रस्ताव है। (200% घटाकर 160% और 250% से घटाकर 180%)</p> <p>(ख) इस मूलभूत लेवी के अतिरिक्त, वर्तमान 15% और 20% अतिरिक्त लेवी को 1.97 करोड़ रुपये के वेतन बकाया की उगाही के लिए, क्रमशः 20% और 25% बढ़ाए जाने का प्रस्ताव है।</p> <p>(ग) इसके अलावा, इसने 1.42 करोड़ रुपये के मंह.भत्ता बकाया की उगाही के लिए, जैसाकि लेखा परीक्षक ने उल्लेख किया है, आरसीएचडब्ल्यू के मूल वेतनों पर 20% और 25% की दर से, एक और अतिरिक्त लेवी – II शुरू करने का प्रस्ताव किया है</p>	<p>-515</p> <p>80</p>
	कुल	(-) 3262.16

प्रस्तावित दरमान में अन्य सुधार :-

- (i) केवल भंडारण के प्रयोजन से भीतर लाए गए और टैंक फार्म से/ को किसी भी प्रकार के वाहन द्वारा बंदरगाह से बाहर ले जाए गए कार्गो पर लागू पोतघाट भाड़े का 50% लगाने का प्रस्ताव है।
- (ii) पत्तन देयताओं और बर्थ किराए में, कन्टेनर और यात्री पोतों के संबंध में, क्रमशः 25% और 50% की दर से रियायत देने का प्रस्ताव है।
- (iii) उपयोगकर्ताओं द्वारा किए गए अनुरोध के आधार पर धूल पर पानी छिड़क कर दबाने हेतु, प्रारंभिक प्रस्ताव में प्रस्तावित प्रभारों को निकाला जाता है।
- (iv) अलग-अलग कर्षण नौकाओं पर वर्तमान प्रशुल्क के स्थान पर क्षमता के आधार पर कर्षण नौका किराया प्रभार लगाने का प्रस्ताव है।
- (viii) चलते फिरते ट्रकों/टैंकरों द्वारा या उपयोगकर्ताओं द्वारा प्रदत्त लचीले होज.पाइपों द्वारा या स्थिर पाइपलाइनों या लोडिंग आर्म्स द्वारा बगल में बंकर प्रदान करने के लिए रु. 35/- प्रति मी.ट. लेवी ( अर्थात् पीओएल पर लागू पोतघाट भाड़े का 50%) लगाना प्रस्तावित है।

7. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रियाएं इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड पर उपलब्ध हैं। प्राप्त की गई टिप्पणियों और सम्बद्ध पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों के उद्घरण सम्बद्ध पक्षों को अलग से भेज दिए जाएंगे। ये ब्यौरे हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध हैं।
8. इस प्रकरण पर कार्रवाई करने दौरान एकत्रित सूचना की समग्रता के संदर्भ से विचार विमर्श के लिए निम्नलिखित स्थिति उभरती हैं।

- (i) एनएमपीटी ने, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शिकाओं का अनुपालन करने के लिए पोत संबंधी प्रभारों को युक्ति संगत बनाने के अलावा अपने वर्तमान प्रशुल्क को यथावत रखने के लिए आरंभ में प्रस्ताव किया था। इसने निवेदन किया है कि आगामी प्रशुल्क संशोधन चक्र के दौरान प्रत्याशित अधिशेष को पिछली अवधि की घाटे की स्थिति से समायोजित कर दिया जाए।

तत्पश्चात्, उपयोगकर्ताओं द्वारा की गई मांग का सम्मान करते हुए और इस प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त सलाह के आधार पर एनएमपीटी अपने आरंभिक प्रस्ताव पर पुनः विचार के लिए तुरंत तैयार हो गया और तदनुसार उसने अधिकतर कार्गो मर्चों की पोतघाट भाड़ा दरों में कटौती प्रस्तावित करते हुए संशोधित दरमान दाखिल किया है। इस प्रकार का उपयोगकर्ता हितैषी कदम उठाने के लिए एनएमपीटी की सराहना की जानी चाहिए। एनएमपीटी द्वारा मार्च 2006 में दाखिल संशोधित प्रस्ताव जिसमें विभिन्न उपयोगकर्ता संगठनों द्वारा किए गए अनुरोध और इस प्राधिकरण द्वारा किए गए सुझाव शामिल हैं, विचार के लिए ले ले गया है।

- (ii) जैटी संख्या 10 और 11, एनएमपीटी और मंगलौर रिफाइनरी पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड ( एमआरपीएल ) के बीच हस्ताक्षरित एक अलग समझौता ज्ञापन के आधार पर, केवल एमआरपीएल के कार्गो के लिए ही समर्पित हैं। इसी प्रकार से एक बर्थ कुट्रेमुख आयनन और कम्पनी लिमिटेड ( केआईओसीएल ) के लिए समर्पित हैं। इन दोनों मामलों में, उगाहे जानेवाला पोतघाट भाड़ा इन दोनों के अलग-अलग समझौता ज्ञापनों में निर्धारित विधियों के आधार पर प्रतिवर्ष आकलित किया जाता है।

चूंकि इन समर्पित बर्थों पर प्रहस्तित कार्गो के लिए पोतघाट भाड़ा की गणना करने के लिए एक विशिष्ट कार्यविधि निर्धारित है और इस प्रकार के प्रभारों को नियमित दरमान से बाहर, अलग-अलग समझौता ज्ञापनों के प्रावधानों के आधार पर तय किया जाता है, दरमान निर्धारित करने के प्रयोजन से विश्लेषित की जाने वाली लागत स्थिति में निश्चित रूप से केआईओसीएल ( कार्गो ) और एमआरपीएल गतिविधियां शामिल नहीं हैं।

- (iii) एनएमपीटी द्वारा वर्ष 2004-2005 में प्रहस्तित किया गया कुल वास्तविक यातायात 33.89 मी.ट. सूचित किया गया है। इसके मुकाबले समग्र पत्तन के लिए वर्ष 2005-06 में 37.5 मी.ट., वर्ष 2006-07 के लिए 38.5 एमएमटी, वर्ष 2007-08 के लिए 39.0 एमएमटी और वर्ष 2008-09 के लिए 41.0 एमएमटी यातायात प्रक्षेपित ( अनुमानित ) किया गया है।

तत्पश्चात्, एनएमपीटी ने बताया है कि वर्ष 2005-06 के संशोधित अनुमान और वर्ष 2006-07 के बजट अनुमान में प्रक्षेपण ( अनुमान ) वर्ष 2004-05 में अर्जित बढ़वार के रुझान को ध्यान में रखकर किए गए हैं। फिर भी, वर्ष 2005-06 में लगभग 34 एमएमटी अर्जित करना संभव हो सकेगा। ( वास्तव में, वर्ष 2005-06 के अनन्तिम आंकड़े बताते हैं कि उस वर्ष 34.45 मी.ट. कार्गो प्रहस्तित किया गया था। ) वर्ष 2005-06 के लिए यातायात के 37.5 एमएमटी के पूर्वानुमान के आधार पर बाद के वर्ष की आय-अनुमान पर इसका प्रभाव पड़ेगा। वर्ष 2005-06 के लिए यातायात प्रक्षेपणों में संभावित कमी के कारण कार्गो प्रहस्तन आय में 11.90 करोड़ रुपये और पत्तन तथा गोदी सुविधाओं से आय में 5.56 करोड़ रुपये की कमी आने की आशंका है। एमआरपीएल और केआईओसीएल के अलावा राजस्व में यह गिरावट 6.10 करोड़ रुपये तक होने का अनुमान है यातायात मात्रा में गिरावट के कारण आय में होने वाली कमी का प्रभाव बाद वाले भाग में विश्लेषित किया गया है।

केआईओसीएल और एमआरपीएल कार्गो को छोड़कर, वर्ष 2005-06 से वर्ष 2008-09 तक (एनएमपीटी के) यातायात प्रक्षेपण क्रमशः 11.64 एमएमटी, 12.64 एमएमटी, 12.88 एमएमटी और 13.40 एमएमटी हैं। वर्ष

2006-07, 2007-08, और 2008-09 में पिछले वर्षों के मुकाबले यातायात में वृद्धि का स्तर क्रमशः 8.6%, 1.9% और 4.0% हैं।

यद्यपि 5 एनएमपीटी की अतिरिक्त प्रहस्तन क्षमता के साथ डीप ड्रॉपट मल्टीपर्पज (डीडीएमबी) मार्च 2006 तक हो जाने की संभावना हैं, किन्तु एनएमपीटी इस सुविधा के पूरी तरह उपयोग में तब तक आने की संभावना नहीं देखता जब तक बर्थ और मार्शलिंग यार्ड दोनों जगह मशीनी प्रहस्तन उपकरण काम करने नहीं लग जाते। एनएमपीटी ने डीडीएमबी में प्रहस्तित किया जाने वाला प्रत्याशित, कार्गोवार अतिरिक्त यातायात प्रस्तुत नहीं किया है। तथापि उसने इस बात की पुष्टि की है कि इस बर्थ में प्रहस्तन किए जाने वाले लौह अयस्कर चूर्ण यातायात और सामान्य कार्गो में वृद्धि को यातायात अनुमानन में शामिल किया गया है।

अतएव, एनएमपीटी ने लागत विवरणी में जो यातायात प्रक्षेपण प्रस्तुत किए हैं, उन पर इस विश्लेषण के प्रयोजन से विश्वास किया जा रहा है। फिर भी, किसी गलत अनुमानन के कारण एनएमपीटी को कोई अनधिकृत लाभ होता पाया गया तो संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय प्रशुल्क में समायोजन किया जाएगा। इसी प्रकार, यातायात अनुमान वास्तव में फलीभूत नहीं होने के कारण यदि विचारीत वित्तीय माडल में कोई प्रतिकूल परिवर्तन होता है तो एनएमपीटी के पास शेड्यूल से पहले समीक्षा की मांग करने का विकल्प है।

- (iv) (क) वर्ष 2007-08 में कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से अनुमानित आया पिछले वर्ष (2006-07) के अनुमान की तुलना में 4.7% घटने का अनुमान है, हालांकि इस वर्ष भी समग्र यातायात पिछले वर्ष के समान ही है। मुख्यतः यह गिरावट पिछले वर्षों के अनुमानों की तुलना में वर्ष 2007-08 में एलपीजी के यातायात में 10 लाख मी.ट. की प्रत्याशित कमी के कारण है। संबद्ध उपयोगकर्ताओं ने इस अनुमानन का विरोध नहीं किया है। एनएमपीटी ने कार्गो प्रहस्तन और पत्तन तथा गोदी आय की विस्तृत गणना भी उपलब्ध करवाई है। आय का अनुमान, जैसा एनएमपीटी ने प्रस्तुत किया है। अगली समीक्षा के समय वास्तविक के सत्यापन के अधीन इस विश्लेषण में उस पर विश्वास किया गया है।

- (ख) प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित मार्गदर्शियों में अपेक्षा की गई है कि डालय में अंकित प्रशुल्क मदों से होनेवाली आय पर विदेशी मुद्रा विनिमय दर के उतार-चढ़ाव के प्रभाव को आयु-अनुमानन में शामिल किया जाना चाहिए। विनिमय दर में उतार-चढ़ाव के कारण होने वाली अतिरिक्त आय दर्शाने के लिए हमारे विशिष्ट प्रश्न के संदर्भ से एनएमपीटी ने स्पष्ट किया है कि आय का (यह) प्रक्षेपण पिछले वर्ष की आय पर आधारित है, जो विनिमय दर में उतार-चढ़ाव को गणना में शामिल करता है और उसके प्रभाव से, यदि कोई हुआ तो, अतिरिक्त आय केवल नाममात्र की ही होगी। पोत संबंधी आय की गणना के लिए एनएमपीटी द्वारा अपनाई गई ठीक-ठीक विनिमय दर के अभाव में, विनिमय दर के उतार-चढ़ाव के कारण अतिरिक्त आय का अनुमान लग पाना संभव नहीं है। अतएव, इस विश्लेषण के प्रयोजन से एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए आय-अनुमान पर विचार किया गया है।

यदि अगली समीक्षा के समय यह देखा गया कि इसमें विचारित अनुमानों से वास्तविक आय बहुत ज्यादा भिन्न है तो इस प्रकार के गलत अनुमानन से प्रोदभूत लाभ को संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार भावी प्रशुल्क समीक्षा/संशोधन में समायोजित किया जाएगा।

- (v) संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों में, कम्पनी एक्ट के अनुसार महापत्तनों के मामले में अपनाए गए जीवन-मानकों का अनुसरण करते हुए, सरल रेखा विधि (स्ट्रेटलाइन मैथड) पर मूल्यहास की गणना करने की अपेक्षा की जाती है। एनएमपीटी ने, पोतन परिवहन मंत्रालय द्वारा निर्धारित जीवन-मानकों का अनुसरण करते हुए सरल-रेखा विधि पर अपनी परिसम्पत्तियों के मूल्यहास की गणना की है। चूंकि इसके लेखा बहियां इस संबंध में सरकार द्वारा निर्धारित मानकों के आधारपर तैयार किए जाते हैं तो एनएमपीटी को एक भिन्न मूल्यहास विश्लेषण प्रस्तुत करने में कठिनाई का सामना करना पड़ता है। संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार प्रस्ताव दाखिल करने का पत्तन का यह पहला अवसर (अभ्यास) है, यह प्राधिकरण, इस वैधता अवधि के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत मूल्यहास की गणना के यथावत स्वीकार करता है। तथापि, एनएमपीटी को सलाह दी जाती है कि वह अगली प्रशुल्क समीक्षा/संशोधन की तैयारी करते समय मूल्यहास की गणना के लिए संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों का अनुपालन करें।



- (vi) रजिस्टर्ड कार्गो हैंडलिंग विंग (आरसीएचडब्ल्यू) से संबंधित आय और व्यय पर कार्गो प्रहस्तन और भंडारण गतिविधि (एमआरपीएल और केआईओसीएल छोड़कर) से संबंधित लागत विवरणी के अन्तर्गत विचार किया गया है। आरसीएचडब्ल्यू वर्ष 2004-05 के दौरान 2.07 करोड़ रुपये का घाटा दिखाता है। एनएमपीटी ने बाद के वर्षों हेतु अलग से आरसीएचडब्ल्यू के वित्तीय स्थिति नहीं दिखाई है। आरसीएचडब्ल्यू को कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में शामिल करना, इसके घाटे की पूर्ति कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से करने के समान दर्शाता है। एनएमपीटी ने यह स्पष्ट किया है कि आरसीएचडब्ल्यू से लिए गए श्रमिकों को लगाए बिना बल्क कार्गो को पत्तन में उतारा नहीं जा सकता। इस प्राधिकरण ने अपने पिछले प्रशुल्क आदेश में आरसीएचडब्ल्यू के घाटे को कार्गो प्रहस्तन गतिविधि की लागत स्थिति से परस्पर अर्थ सहाय करने की अनुमति दी थी। ऐसी स्थिति में, इस बार भी समान व्यवहार का अनुसरण किया जाता है।

अपने पिछले सामान्य संशोधन आदेश (2001) में इस प्राधिकरण ने मापदंड को संशोधित करने की आवश्यकता पर बल दिया था क्योंकि इस प्रोत्साहन राशि भुगतान पर प्रभाव पड़ेगा और उपयोगकर्ता की दृष्टि से, आरसीएचडब्ल्यू की सेवाएं लेने की समस्त लागत भी परिणामस्वरूप कम होंगी। संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.6.2 भी पत्तन से श्रमिक पैमाने/मापदंडों की नियमित रूप से समीक्षा और समायोजन की अपेक्षा करता है। इस बिंदु के संदर्भ से एनएमपीटी ने स्पष्ट किया है कि सभी महापत्तनों के लिए श्रमिक मापदंडों का संशोधन न्याय-निर्णयन हेतु मध्यस्थ के पास भेजा गया है, इसलिए, इस अवस्था में इसमें संशोधन नहीं किया जा सकता। यह स्पष्ट नहीं है कि प्रचलित श्रमिक मापदंडों के अधीन श्रमिक मापदंडों में सांघिक समायोजन क्यों नहीं किया जा सकता है। अतएव एनएमपीटी को, इस संबंध में प्रासंगिक समझौतों और अनुबंधों को ध्यान में रखते हुए, अपने श्रमिक मापदंडों की सांघिक समीक्षा हेतु आवश्यक कदम उठाने की सलाह देता है।

- (vii) (क) प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय समेत प्रचालन व्यय वर्ष 2006-07 में 6% और वर्ष 2007-08 में 1% बढ़ने का अनुमान है। प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित मार्गदर्शियों के प्रावधानों के अनुसार यह व्यय, सभी जिन्यों के लिए भारत सरकार द्वारा घोषित थोक मूल्य सूचकांक की प्रचलित हलचल के संबंध में मूल्य उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुरूप प्रक्षेपित किया जाना है। यह थोक मूल्य सूचकांक जो वित्तीय वर्ष 2004-05 में 6.44% था, वित्तीय वर्ष 2005-06 के लिए घटकर 4.47% रह गया है। यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि यातायात में वृद्धि के साथ समस्त प्रचालन-व्यय भी सामानुपानिक रूप से नहीं बढ़ेगा (बढ़ेगा)। व्यय के परिवर्तनशील और स्थिर अवयवों की उपलब्धता नहीं होने से प्रचालन व्यय का लगभग 20% यातायात के उतार-चढ़ाव के साथ घटता उतरना मान लिया जा सकता है। इस परिकल्पना के आधार पर एक साथ लिए गए वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए अनुमानित प्रचालन व्यय और प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय में वृद्धि को, यातायात वृद्धि के लिए समायोजन करने के बाद ग्राह्य सीमा के भीतर पाया गया है। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए एनएमपीटी द्वारा अनुमानित व्यय को स्वीकार किया जाता है। इस प्रसंग में, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि प्रबंधन और सामान्य व्ययों को कुल व्यय का लगभग 25% पाया गया है। पत्तन को इस शीर्ष के अन्तर्गत व्यय को नियंत्रित और कम करने हेतु आवश्यक कदम आरंभ कर देने चाहिए।

- (ख) समस्त पत्तन के लिए वर्ष 2008-09 में प्रचालन व्यय और प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय में, पिछले वर्ष के अनुमानों से लगभग 10% वृद्धि होने का अनुमान है।

एनएमपीटी ने स्पष्ट किया है कि यह, 1 जनवरी 2007 से वेतनादि में संशोधन के प्रावधान के कारण है और इसके प्रभाव को वर्ष 2008-09 के अनुमान में शामिल कर लिया गया है। एनएमपीटी ने अनुमान में वेतन संशोधन के लिए किए गए ठीक-ठीक प्रावधान का उल्लेख नहीं किया है और इसलिए, इस अनुमान की युक्ति संगतता को समझने के लिए विश्लेषण किया गया है।

विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास ने अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव में वेतन संशोधन का प्रभाव इसकी कुल वेतन लागत का 25% अनुमान किया है। अन्य महापत्तनों में से किसी अन्य ने, जो अपने प्रशुल्क के

संशोधन के लिए आए हैं, वेतन संशोधन के प्रभाव पर (इस हेतु) विचार नहीं किया है। इसलिए वेतन संशोधन प्रभाव के औचित्य का आकलन करना कठिन है। किसी विश्वसनीय डाटा के अभाव में और यह मानते हुए कि यह मद केवल एक प्रावधान है, वर्ष 2006-07 के लिए वेतन और मजदूरी की कुल लागत का 15% वेतन-संशोधन के प्रभाव के रूप में मानना पर्याप्त होगा। वर्ष 2005-06 के लिए संशोधित अनुमान के अनुसार कुल वेतन (व्यय) लगभग 52.41 करोड़ रुपये अनुमानित हैं और प्रति वर्ष 4.47% की दर से वार्षिक वृद्धि की अनुमति प्रदान करने के बाद वर्ष 2008-09 के लिए इसका अनुमान 57.20 करोड़ रुपये अनुमानित होता है। इस अनुमान पर 15% वेतन संशोधन का प्रभाव 8.6 करोड़ रुपये आकलित होगा। यदि संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार प्रचालन लागत में 4.47% की वार्षिक वृद्धि पर विचार किया जाता है तो कुल प्रचालन में बढ़त एनएमपीटी द्वारा विचार की गई 12.7 करोड़ रुपये की तुलना में 14.5 करोड़ रुपये आएगी। इस स्थिति के आधार पर, वर्ष 2008-09 के लिए प्रचालन व्यय और प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय के अनुमान बिना किसी फेरबदल के स्वीकार किए जाते हैं। यदि वर्ष 2008-09 के वास्तविक प्रचालन व्यय इस विश्लेषण में अनुमत अनुमानों से बहुत अधिक भिन्न होते हैं, तो संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के प्रावधानों के अनुसार अगली प्रशुल्क समीक्षा में उपयुक्त समायोजन किया जाएगा।

- (viii) वर्ष 2005-06 से वर्ष 2008-09 तक के प्रत्येक वर्ष के लिए समूचे पत्तन की पेंशन देयता 5 करोड़ रुपये प्रतिवर्ष आंकी गई है। वर्ष 2004-05 का वार्षिक लेखा दर्शाता है कि 31 मार्च 2005 को बीमांकन-मूल्यांकन के अनुसार अपेक्षित निधि शेष की पूर्ति के लिए पेंशन निधि में पर्याप्त शेष का निर्माण किया गया है।

एनएमपीटी ने यह स्वीकार किया है कि इस निधि में वार्षिक आधार पर नाममात्र का अंशदान तो करना ही पड़ेगा जो विभिन्न वर्षों में पेंशन की निधि के वास्तविक बहिर्गमन (व्यय) से कम होगा। वर्ष 2004-05 के दौरान पेंशन का वास्तविक भुगतान 6.09 करोड़ रुपये बताया गया है जिसका लागत विवरणी के अन्तर्गत दावा नहीं किया गया है। चूंकि वास्तविक भुगतान और पेंशन निधि में अंशदान की कोई दोहरी गिनती शामिल नहीं है, पेंशननिधि अंशदान की मद में एनएमपीटी द्वारा दिए गए अनुमान स्वीकार किए जाते हैं।

वित्त एवं विविध व्यय तथा प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय के प्रभाजन में पाई गई अंक गणितीय त्रुटि हमारे द्वारा तैयार की गई संशोधित लागत विवरणी में ठीक कर दी गई है। इसके अलावा, गतिविधिवार लागत-विवरणी के आंकड़ों का सम्बन्धित लागत विवरणों के आंकड़ों के साथ जोड़ लगाने में पाई गई अंकगणितीय त्रुटि भी ठीक कर दी गई है।

- (ix) (क) पत्तन ने वर्ष 2005-06 में 73.28 करोड़ रुपये का सकल खंड जोड़े जाने का प्रक्षेपण (अनुमान) किया है। इसमें 'डीप ड्रॉपट मल्टीपर्सनल बर्थ' पर 44 करोड़ रुपये का खर्च शामिल है। एनएमपीटी ने इसके अलावा परिसम्पत्तियों के सकल खंड में वर्ष 2006-07 में 35.11 करोड़ रुपये, 2007-08 में 62.00 करोड़ रुपये और 2008-09 में 44.40 करोड़ रुपये जोड़ने का अनुमान किया है। एनएमपीटी सकल खंड में प्रस्तावित बढ़ोत्तरी के कारण डीप ड्रॉपट मल्टीपर्सनल बर्थ में मशीनों से प्रहस्तन के कारण उपलब्ध मितव्ययिता के अलावा प्रचालन लागत में कटौती या 'थ्रूपुट' में वृद्धि के लिए कोई विश्लेषण नहीं प्रस्तुत कर सका। तथापि, एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत पूंजीगत परियोजनाओं की सूची दर्शाती है कि प्रस्तावित व्यय का बड़ा भाग बुनियादी संरचनाओं के विकास पर खर्च होगा।

आरओसीई अनुमत करने हेतु एनएमपीटी द्वारा अनुमान के अनुसार प्रस्तावित पूंजी व्यय को, प्रशुल्क की अगली सामान्य समीक्षा के समय वास्तविक के आधार पर समीक्षा के अधीन, मान्य किया जाता है।

- (ख) कार्यपूँजी का आकलन, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों द्वारा निर्धारित मानकों के अनुरूप नहीं पाया गया है। एनएमपीटी ने अपनी वर्तमान देयताओं को अपनी वर्तमान परिसम्पत्तियों के साथ समायोजित नहीं किया है। कार्यपूँजी के आकलन को संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों द्वारा निर्धारित मानकों के अनुसार परिवर्तित कर दिया गया है। कार्यपूँजी का संशोधित आकलन नकारात्मक शेष दिखाता है। ऐसी स्थिति में कार्यपूँजी शून्य समझी गई है।

- (ग) एनएमपीटी ने अपनी सभी परिसम्पत्तियों के लिए नियोजित पूंजी पर 15% की दर से प्रतिलाभ का दावा किया है। परिसम्पत्तियों को, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.5, 2.9.7 और 2.9.8 के प्रावधानों के अनुसार, व्यापार परिसम्पत्तियों, व्यापार संबंधी परिसम्पत्तियों और सामाजिक दायित्व परिसम्पत्तियों में वर्गीकृत नहीं किया गया है। तथापि एनएमपीटी ने सूचित किया है कि 31 मार्च 2005 को शुद्ध खंड में, कर्मचारी आवास, विद्यालय भवन, अस्पताल, स्टेडियम, इत्यादि की मद में 1205.31 लाख रुपये शामिल हैं। एनएमपीटी ने इस बात की पुष्टि की है कि स्टेडियम का उपयोग पूरी तरह से पत्तन के कर्मचारियों के लिए किया जा रहा है। ऐसी स्थिति में इन सभी परिसम्पत्तियों को व्यापार संबंधी परिसम्पत्ति के रूप में वर्गीकृत किया जाता है और इन पर प्रतिलाभ, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार 6.35% प्रतिवर्ष की बाजार जोखिम मुक्त दर पर अनुमत किया जाता है। वर्ष 2005-06 से 2008-09 तक के वर्षों के लिए लिखे गए मूल्य पर पहुंचने के लिए भवनों के लिए एन एम पी टी द्वारा लागू कर पर इन परिसम्पत्तियों का मूल्य हास आकलित किया गया है।

इन परिसम्पत्तियों के गतिविधिवार विवरण के अभाव में, परिसम्पत्तियों की लिखा गया मूल्य को यह मानते हुए कि ये प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय के अनुपात के आधार पर सभी गतिविधियों में यथानुपात प्रभाजित किया जाता है।

- (घ) वर्ष 2004-05 के लिए पत्तन की क्षमता 30.3 एमएमटी बताई गई है जबकि पत्तन ने उस वर्ष 34.0 एमएमटी प्रहस्तित किया है जो पत्तन की क्षमता से अधिक है। मार्च 2006 में डीपड्रॉपट मल्टीपर्सन बर्थ प्रचालन में आ जाने के बाद, एनएमपीटी का अनुमान है कि इसकी क्षमता में 5 एमएमटी और जुड़ जाएगा। मार्शलिंग यार्ड और बर्थ पर सभी आवश्यक बुनियादी संरचना और मशीनी उपकरण तैनात हो जाने के बाद ही डी ड्रॉपट बर्थ का पूरा-पूरा लाभ मिलाने की संभावना है।

किसी भी स्थिति में, यदि डीडीएमबी के कारण 5 एमएमटी क्षमता का जोड़ा जाना शामिल किया जाता है, क्षमता उपयोगिता स्तर 60% से अधिक होगा। अतः संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप क्षमता का कम उपयोग हो पाने के कारण आरओसीई में कोई समायोजन नहीं किया गया है।

- (ख) एनएमपीटी के दरमान की पिछली समीक्षा, वर्ष 2001-02 और 2002-03 के लिए अनुमानित लागत स्थिति पर भरोसा करके, अगस्त 2001 में की गई थी। एनएमपीटी ने, अगस्त 2001 में अनुमोदित प्रशुल्क स्तर पर अपनी सुविधाओं का प्रचालन किया है। संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में, प्रचलित प्रशुल्क तय करने के समय जिन प्रक्षेपणों पर विश्वास किया गया था उनके संदर्भ से, वास्तविक भौतिक और वित्तीय कार्य निष्पादनता की समीक्षा की जानी है और यदि कार्य निष्पादनता में भिन्नता (प्रक्षेपण से) 20% से (-) कम या (+) अधिक हो तो, प्रशुल्क का संशोधन करते समय तदनुसार समायोजन किया जाना है। एनएमपीटी ने वर्ष 2001-02 और वर्ष 2002-03 के लिए अनुमान की तुलना में वास्तविक में भिन्नता की एक विवरणी प्रस्तुत की है। इस विवरणी में, एनएमपीटी ने अनुमानों के बजाय वास्तविक पर भिन्नता की प्रतिशतता आकलित है। अनुमानों को ठीक किया गया है। इस विवरणी का विश्लेषण एमआरपीएल और केआईओसीएल गतिविधियों सहित समस्त पत्तन की निम्नलिखित स्थिति प्रकट करता है :-

- (क) वर्ष 2001-02 के दौरान एनएमपीटी द्वारा प्रहस्तित किया गया वास्तविक यातायात (अनुमान से) 8.14% कम था जबकि वर्ष 2002-03 में इसने, पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में शामिल किए गए अनुमानों से 7.15% अधिक यातायात प्रहस्तित किया है।
- (ख) इन दोनों वर्षों में प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय सहित प्रचालन व्यय, पिछले प्रशुल्क संशोधन के समय अनुमत अनुमानों से लगभग 56 करोड़ रुपये कम था। प्रतिशतता की दृष्टि से वर्ष 2001-02 और वर्ष 2002-03 में वास्तविक व्यय, पिछले संशोधन के दौरान विचारित अनुमानों से क्रमशः 36% और 13% कम पाया गया है।

- (ग) वर्ष 2001-02 और 2002-03 में प्रचालन व्यय में 56 करोड़ रुपये कमी की तुलना में यह पाया गया है कि इन दो वर्षों में, मुख्यतः बीमांकन मूल्यांकन के आधार पर पेंशन देनदारियों की पूर्ति के लिए पेंशन निधि में अतिरिक्त अंशदान के कारण वास्तविक एफएमई लगभग 49 करोड़ रुपये बढ़ गया है।
- (घ) एनएमपीटी ने समझौता ज्ञापन के प्रावधानों के अनुसार ग्राह्य प्रतिलाभ की मात्रा की तुलना में, एमआरपीएल और केआईओसीएल परिसम्पत्तियों पर भी 19.5% की दर से प्रतिलाभ माना है। पिछले सामान्य संशोधन में, एनएमपीटी द्वारा समझौता ज्ञापन के प्रावधानों से अधिक आकलित प्रतिलाभ को अनुमत् नहीं किया गया था। एनएमपीटी ने इस समायोजन पर विचार नहीं किया है। ऐसी स्थिति में नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ के आकलन से पहले शुद्ध अधिशेष/ घाटास्थिति में भिन्नता विश्लेषित की जाती है।
- (ङ) पिछले संशोधन के दौरान विचार की गई वित्तीय स्थिति की तुलना में समूचे पत्तन के लिए शुद्ध अधिशेष (नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ से पहले) 2001-02 में अनुमत अनुमान से 12.2% कम और वर्ष 2002-03 के लिए अनुमत अनुमान से 14% अधिक है। चूंकि इस स्तर पर भिन्नता 20% (-)/(+) से अधिक नहीं है, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार भावी प्रशुल्क में किसी समायोजन की आवश्यकता नहीं है।
- (xi) एनएमपीटी ने वर्ष 2003-04 और 2004-05 के लिए वास्तविक स्थिति भी प्रस्तुत की है। नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ वर्ष 2003-04 के लिए 19.5% की दर से और वर्ष 2004-05 के लिए 15% की दर से आकलित किया गया है। यहां यह उल्लेख करना उचित होगा कि 31 मार्च 2005 को संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शी जारी होने से पहले इस प्राधिकरण ने नियोजित पूंजी पर उस समय प्रचलित ऋण प्रदाता दर के आधार पर प्रतिलाभ और विकास, ऋण की वापसी तथा पूंजीगत परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन पुनर्वास और आधुनिकीकरण के लिए कोष, नामक दो अनिवार्य निधियों में 3% की दर से अंशदान अनुमत किया था। ब्याज को इसके वास्तविक आकलन में दो बार गिना गया है — पहली बार, व्यय की एक मद के रूप में और पुनः नियोजित पूंजी के भाग के रूप में। ब्याज की इस दोहरी गिनती को बाहर रखा गया है। नियोजित पूंजी पर (एमआरपीएल और केआईओसीएल गतिविधियां छोड़कर) अनुमेय प्रतिलाभ के बाद शुद्ध अधिशेष/घाटा, उपरोक्त सुधारों की शर्त पर, 2001-02 से 2005-06 तक के वर्षों के लिए निम्नानुसार है:

रुपये लाखों में	
2001-02	(-) 1351.05
2002-03	(-) 1474.53
2003-04	(-) 1391.44
2004-05	109.29
2005-06	3130.71
कुल	(-) 977.02

जैसा कि पहले बताया गया है वर्ष 2001-02 से 2003-04 के बीच घाटा मुख्यतः पेंशन निधि देनदारी की पूर्ति के लिए पेंशन निधि में किए गए अंशदान के कारण है। इस प्राधिकरण की घोषित नीति प्रशुल्क संगणना के प्रयोजन से ऐसी एक बारगी देनदारियों पर विचार न करने की है। इसकी पूर्ति संचित अधिशेषों/आरक्षितियों से की जानी चाहिए। इस स्थिति की दृष्टि से और इस बात को भी मान्य करते हुए कि वर्ष 2001-02 और 2002-03 में अनुमानों में भिन्नता +/(-) 20% से कम है, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार, पिछली अवधि के लिए भावी प्रशुल्क में समायोजन करना आवश्यक नहीं पाया गया है।

- (xii) जैसाकि पहले बताया गया है, यह विश्लेषण एमआरपीएल और केआईओसीएल योजना को छोड़कर एनएमपीटी तक सीमित है। फिर भी, इन दोनों गतिविधियों समेत समूचे पत्तन की व्यापक स्थिति को समझना उपयोगी हो सकता है।

एमआरपीएल और केआईओसीएल की पोटघाट भाड़ा संगणना अलग-अलग समझौता ज्ञापनों की शर्तों/प्रावधानों से शासित होती हैं। इस प्राधिकरण ने भी एमआरपीएल की पोटघाट भाड़ा दर की संगणना के लिए मार्गदर्शी निर्धारित किए हैं। एनएमपीटी ने एनएमपीटी, एमआरपीएल और केआईओसीएल के बीच खर्चों के आबंटन का विस्तृत विश्लेषण प्रस्तुत किया है और इस की पुष्टि की है कि उसने एमआरपीएल के लिए पोटघाट भाड़ा दर की संगणना के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित मार्गदर्शियों का अनुपालन किया है। चूंकि 2000-01 से (आरंभ) अवधि में जैटी सं. 10 और जैटी सं. 11 के पोटघाट भाड़ा दर के निर्धारण हेतु एक अलग प्रक्रिया, एनएमपीटी से ऐसा प्रस्ताव मिलने पर आरंभ की जाएगी, संगणना की विस्तृत छानबीन नहीं की गई है। इसी प्रकार, केआईओसीएल के लिए भी, उसके समझौता ज्ञापन की शर्तों/प्रावधानों के अनुसार प्रत्येक वर्ष अलग से पोटघाट भाड़ा दर तय की जाती है। ऐसी स्थिति में, इस विश्लेषण के प्रयोजन से, एनएमपीटी द्वारा एमआरपीएल और केआईओसीएल के बारे में दिए गए अनुमानों पर, समूचे पत्तन के परिदृश्य के अंतर्गत नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ में सुधार (परिवर्तन) के अलावा, विश्वास किया गया है। समर्पित जैट्टी के लिए पोटघाट भाड़ा दर का अनुमान लगाते समय एनएमपीटी ने एमआरपीएल को आबंटित एनएमपीटी परिसम्पत्तियों और एमआरपीएल परिसम्पत्तियों पर, इस प्राधिकरण द्वारा विभिन्न आदेशों के माध्यम से निर्धारित मार्गदर्शियों के अनुरूप प्रतिलाभ निर्धारित किया था। तथापि इसने समेकित विवरणी में, सम्पूर्ण नियोजित पूंजी पर 15% की दर से प्रतिलाभ का दावा किया है। चूंकि एमआरपीएल और केआईओसीएल योजना के लिए काम में परिसम्पत्तियों पर प्रतिलाभ पहले निर्धारित अनुबंध/मार्गदर्शियों के प्रावधानों से शासित होते हैं, नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ, ऐसी गतिविधियों के अंतर्गत ग्राह्य प्रतिलाभों का कुल योग होना चाहिए। अतः पत्तन को एक सम्पूर्ण परिदृश्य के रूप में इस स्थिति को ठीक-ठीक प्रतिबिम्बित करना चाहिए।

- (xiii) अपर दिए गए विश्लेषण के प्रकाश में, समूचे पत्तन के लिए और मुख्य गतिविधियों की लागत विवरणियों में परिवर्तन कर दिया गया है। परिवर्तित लागत विवरणियां परिशिष्ट -I (क) से (ड़) तक संलग्न हैं।

एमआरपीएल और केआईओसीएल समेत समेकित लागत विवरणी परिशिष्ट II पर संलग्न हैं।

- (क) एमआरपीएल और केआईओसीएल को छोड़कर, (शेष) समूचे पत्तन की वित्तीय/लागत विवरणियों द्वारा उद्घाटित परिणामों की संक्षिप्त स्थिति सारणी रूप में नीचे दी गई है:

क्रम सं.	ब्यौरा	शुद्ध अधिशेष (+)/घाटा(-) (लाख रुपयों में)			शुद्ध अधिशेष (-)/घाटा प्रचालन आय के % के रूप में			कुल अधिशेष (और % औसत)
		2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09	
1	एमआरपीएल और केआईओसीएल छोड़कर) समूचा पत्तन	2886.98	1512.86	338.45	18.47%	9.85%	2.18%	4738.29 (10.19%)
2.	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि	2438.21	1536.54	731.48	24.5%	16.2%	7.9%	4706.23 (16.39%)
3.	पत्तन और गोदी गतिविधि	-84.55	-543.66	-958.09	-2.1%	-13.3%	-22.5%	-1586.3 (-12.82%)
4.	रेलवे गतिविधि	-178.51	-312.85	-354.85	-296%	-444%	-441%	-846.21 (-403.0%)
5.	सम्पदा गतिविधि	711.83	832.82	919.91	43.84%	47.96%	49.74%	2464.56 (47.31%)

(ख) एमआरपीएल और के आईओसीएल समेत समूचे पत्तन की वित्तीय/ लागत विवरणियों द्वारा उद्घाटित परिणामों की संक्षिप्त स्थिति सारणी रूप में नीचे दी गई हैं :-

क्रम सं.	ब्योरा	शुद्ध अधिशेष(+)/घाटा (-) (लाख रुपयों में)			शुद्ध अधिशेष (+) /घाटा (-) प्रचालन अय के % के रूप में			कुल अधिशेष (और % औसत)
		2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09	
1.	समूचा पत्तन(एमआरपीएल और केआईओसीएल समेत)	4758.40	3632.02	4571.62	17.89%	13.55%	15.59%	12962.04 (15.67%)
2.	एमआरपीएल	1618.38	1968.88	4129.76	16.49%	18.96%	32.36%	7717.07 (23.4%)
3.	केआईओसीएल	253.04	150.28	103.41	21.85%	14.23%	9.85%	506.73 (15.5%)
4.	एमआरपीएल और केआईओसीएल से इसतर एनएमपीटी गतिविधियां	2886.98	1512.86	338.45	18.47%	9.85%	2.18%	4738.29 (10.19%)

उपरोक्त सारणी से यह स्पष्ट है कि समूचे रूप में पत्तन 15.7% का औसत अधिशेष दिखाता है। एमआरपीएल और केआईओसीएल को छोड़कर लागत स्थिति औसतन 10.2% का अधिशेष दिखाती है।

सम्पदा गतिविधि की लागत विवरणी अधिशेष स्थिति प्रकट करती है। इस प्राधिकरण ने हमेशा कहा है कि पत्तन सम्पदा का इष्टतमरूप में और वाणिज्यिक रूप में दोहन होना चाहिए ताकि सम्पदा से मिलने वाला राजस्व पत्तन की केन्द्रीय (मुख्य) गतिविधियों की वित्तपूर्ति कर सके। ऐसी स्थिति में सम्पदा समेत लागत स्थिति पर, पत्तन की समग्र अधिशेष स्थिति के निर्धारण के प्रयोजन से, विचार किया जाता है।

यहां यह नोट करना उचित होगा कि एमआरपीएल गतिविधि में प्रदर्शित अधिशेष स्थिति को ऋण की वापसी के लिए एस्क्रो एकाउंट में स्थानान्तरित किया जाना है। इसी प्रकार, केआईओसीएल में अधिशेष ऋणपर ब्याज के भुगतान की मद में जाएगा, जो अधिशेष स्थिति के निर्धारण के समय गिना नहीं गया है। यह स्पष्ट है कि पत्तन और गोदी सुविधाओं की मद के घाटे की कार्गो प्रहस्तन गतिविधि द्वारा परस्पर- वित्त पूर्ति की गई है और इसके बावजूद समग्र पत्तन अधिशेष की स्थिति में है। चूंकि पत्तन कुछ मार्शलिंग यार्ड प्रभारों के अलावा कोई टर्मिनल/मालदुलाई प्रभार नहीं लगाता है। रेलवे गतिविधि द्वारा दिखाए गए परिणामों की, वर्तमान मामले में, कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के साथ समीक्षा की जानी है।

समग्र लागत स्थिति के आधार पर और गतिविधियों के बीच परस्पर वित्तपूर्ति के प्रवाह को मान्य करते हुए एनएमपीटी के दरमान में कटौती का मामला बनता है। एनएमपीटी ने उपयोगकर्ताओं द्वारा की गई मांगों के आधार पर और अपनी वाणिज्यिक सूझबूझ का उपयोग करते हुए, अधिकतम कार्गो मर्दों पर पोतघाट भाड़ा दर में कमी करने का प्रस्ताव किया है। पोतघाट भाड़ा दर में और कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अन्तर्गत आरसीडब्ल्यू लेवी में कमी से पत्तन के राजस्व में रेलवे गतिविधि के अन्तर्गत घाटे के समायोजन के बाद, पत्तन के शुद्ध अधिशेष 38.60% करोड़ रुपये की तुलना में लगभग 30 करोड़ रुपये का राजस्व कम होने का अनुमान है।

कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में प्रस्तावित कमी के अलावा, पत्तन ने, प्रस्तावित युक्तीकरण के कारण पत्तन ने पाइलटेज शुल्क और बर्थ किराया दर के राजस्व में कमी का अनुमान व्यक्त किया है। पोत संबंधी प्रभारों में राजस्व में शुद्ध कमी लगभग 2.62 करोड़ रुपये अनुमानित है।

संक्षेप में कहें तो (एमआरपीएल और केआईओसीएल को छोड़कर), प्रशुल्क में कटौती के कारण एनएमपीटी के राजस्व में, 47.38 करोड़ रुपये के समग्र अधिशेष की तुलना में 32.62 करोड़ रुपये तक की कुल कमी आने का अनुमान है, जिसके बाद भी, समीक्षान्तर्गत अवधि में लगभग 14.76 करोड़ रुपये का अधिशेष बचा रहता है।

लेखा परीक्षकों द्वारा की गई आपत्तियों के मद्देनजर, अक्टूबर 1996 से फरवरी 2002 तक अवधि में 1.42 करोड़ रुपये के ब्याज सहित मंह. भत्ते के बकाया की उगाही के लिए, एनएमपीटी ने आरसीएचडब्ल्यू वेतन के 20% और 25% की दर से अतिरिक्त लेवी—II आरंभ करने का प्रस्ताव किया है। यह नहीं दिखाया गया है कि विगत अवधि के लिए मंह. भत्ता बकाया की यह अल्प वसूली उपयोगकर्ताओं पर लगाए जा सकने वाले किसी बोध के कारण है। पत्तन न्यास ने, भविष्य में लेखा परीक्षा की आपत्ति को ध्यान में रखते हुए, वसूली की जानेवाली राशि बताने के लिए विलम्बित भुगतान पर ब्याज का एक घटक भी निर्माण किया है। संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार ऐसे वेतन बकाया और एक बार की देयताओं को पहले संचित अधिशेषों/आरक्षितियों से समायोजित करने की आवश्यकता है। वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक राजस्व स्थिति, एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क में कमी के बाद भी, समग्र अधिशेष दिखा रही है। अतएव, पिछला मंह. भत्ता बकाया की वसूली के लिए कोई अतिरिक्त लगाना उचित नहीं पाया गया है। आरसीएचडब्ल्यू विंग से संबंधित पिछली अरधिका यह मंह. भत्ता बकाया की, पत्तन की समग्र अधिशेष स्थिति से पर्याप्त रूप से पूर्ति हो जाएगी।

एनएमपीटी ने आशंका व्यक्त की है कि लागत विवरणी में वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित यातायात व्यवहार रूप में नहीं मिल पाएगा। फलस्वरूप, बाद के वर्षों के लिए आय के अनुमानों में भी गिरावट आने की संभावना है। इस विश्लेषण में विचार किए गए कार्गो प्रक्षेपणों के बारे में एनएमपीटी द्वारा व्यक्त आशंकाओं की दृष्टि से, शेष बचे अधिशेष को प्रशुल्क में किसी और समायोजन को लागू किए बिना (यथावत) छोड़ा जाता है। अगली समीक्षा के समय इसकी समीक्षा और समायोजन हो सकता है। एनएमपीटी को अगली समीक्षा के समय, बीमांकन मूल्यांकन के साथ पेंशन-निधि के वास्तविक (आंकड़े) भी प्रस्तुत करने चाहिए।

- (xiv) एनएमपीटी ने उपयोगकर्ताओं द्वारा विलम्बित भुगतान पर दण्डब्याज का प्रस्ताव किया है और पत्तन द्वारा धनवापसी के लिए, भारतीय स्टेट बैंक के समय-समय पर लागू होने वाले मुख्य ऋणप्रदाता दर से 2% अधिक (दंडब्याज) का प्रस्ताव किया है। उपयोगकर्ताओं द्वारा विलम्बित भुगतान पर तथा महापत्तनों द्वारा विलम्बित धनवापसी से संबंधित दण्ड ब्याज के प्रस्तावित प्रावधान को 12.25% की ब्याज दर से अद्यतन कर लिया गया है। यह दर भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित मुख्य ऋण प्रदाता दर से 2% अधिक है। यह सीएचपीटी जैसे इतर महापत्तनों के मामले में किए गए निर्धारण के अनुरूप है।
- (xv) जैसाकि संशोधित मार्गदर्शियों की धारा 2.15 में अनुबंधित है, एक समुचित स्तर से आगे उस विलम्ब के लिए, जिसके लिए पत्तन को उत्तरदायी ठहराया जा सकता है, उपयोगकर्ताओं से प्रभार के भुगतान की अपेक्षा नहीं करनी चाहिए। दरमान में, सामान्य निबंधन और शर्तों के अन्तर्गत एक इस बारे में उपयुक्त नोट डाल दिया गया है।
- (xvi) एनएमपीटी ने सरकार के नीति निर्देशों के अनुरूप, तटीय पोतों के लिए रियायती प्रशुल्क के 60% से अधिक नहीं होगा। इसी प्रकार, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप, कार्गो संबंधी प्रभारों के बारे में, तापीय कोयला छोड़कर सभी तटीय कार्गो, पीओएल समेत कच्चे तेल, लौह अयस्क और लौह गुठिकाओं पर रियायती प्रशुल्क अनुमत किया है। तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभार के बारे में रियायती प्रशुल्क की गणना, डालर में अंकित दर को रुपये में परिवर्तित करने हेतु 1 फरवरी 2005 को प्रचलित विनिमय दर रु. 43.52 (प्रतिडालर) के आधार पर की गई है। संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शी अनुबंध करते हैं कि जब भी दरमान का सामान्य संशोधन किया जाए, तटीय पोतों के लिए दरों की विवरणी दोबारा बनाते समय उस समय प्रचलित विनिमय दर का संदर्भ लेने की आवश्यकता नहीं है। इस धारा का उद्देश्य यह सुनिश्चित करना है कि इस प्रकार दरों की विवरणी दोबारा तैयार करने से, विनिमय दर में उतार-चढ़ाव के कारण तटीय पोतों पर बोझ न पड़े। एनएमपीटी के दरमान के पिछले सामान्य संशोधन के समय विचारित विनिमय दर प्रचलित विनिमय दर की तुलना में उच्च स्तर पर था।

यदि तटीय पोतों की दरों को विनिमय दर के प्रचलित स्तर के संदर्भ से पुनर्वर्णित नहीं किया गया तो वह उन सरकारी मार्गदर्शियों का अनुपालन नहीं कर पाएगा जिनमें विदेशगामी पोतों के लिए लागू प्रशुल्क के 60% तक रियायती स्तर पर ऐसे प्रशुल्क को निर्धारित करने की अपेक्षा की गई है। ऐसी स्थिति में, गिरती विनिमय दर की वर्तमान स्थिति में, न्यूनतम निर्धारित तटीय रियायत बरकरार रखने के लिए, (तटीय पोतों के लिए दरों को) पुनर्वर्णित करना आवश्यक है।

इस विश्लेषण को अन्तिम रूप देने के समय प्रचलित विनियम दर लगभग रु.44.55 प्रतिडालर हैं और, अतः तटीय पोतों के लिए प्रशुल्क तदनुसार परिमाणित किया गया है।

पोत से तट और कवे से भंडारण यार्ड तथा व्युत्क्रम में स्थानान्तरण सहित प्रहस्तन प्रभारों के मामले में एनएमपीटी ने संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के प्रावधानों के अनुसार पात्र तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया है। संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार संशोधित दरमान में एक उपयुक्त धारा सम्मिलित की गई है।

- (xvii) वर्तमान दरमान विदेश गाम्पी पोत (जलयान) के लिए अम.डालर \$ 0.095 की दर से और (विदेशगाम्पी) स्टीमरों के लिए अम.डालर 0.143 की दर से पत्तन देयताएं निर्धारित करता है। प्रस्तावित दरमान में एनएमपीटी ने, पोतों और स्टीमरों दोनों के लिए अम.डालर \$0.143 की समान दर से पत्तन देयता प्रस्तावित की है। इससे, पोत (जलयान) के अन्तर्गत पोतों की पत्तन देयताओं में 17% की वृद्धि हो जाएगी। तथापि, एनएमपीटी ने स्पष्ट किया है कि पिछले वित्त वर्ष में पत्तन पर केवल 3 जलयान ही आए थे और उनसे उद्भूत आय नगण्य थी। एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर और इस बात को स्वीकार करते हुए कि किसी भी उपयोगकर्ता ने (इसपर) कोई आपत्ति नहीं उठाई है, स्टीमरों पर लागू वर्तमान सिंगल स्लैब दर, जलयान और स्टीमरों पर (समान रूप से) लगाने हेतु एनएमपीटी का प्रस्ताव स्वीकार किया जाता है।

एनएमपीटी ने भारतीय पत्तन अधिनियम 1908 के अन्तर्गत अनुसूची प्रदत्त व्याख्या के आधार पर 'जलयान' और 'स्टीमर' नामक शब्दों की परिभाषा की है। पत्तन इस परिभाषा का, पिछली अवधि में पत्तन देयताएं लगाने के प्रयोजन से अनुसरण करता आ रहा है और इसलिए, इस परिभाषा को इसके दरमान में शामिल करने हेतु अनुमति प्रदान की जाती है।

वर्तमान दरमान के अनुसार, तटीय पोतों पर पत्तन देयताएं लगाने की बारम्बारता, 30 दिन में एक बार है। चूंकि 'पत्तन देयताएं' किसी पोत के प्रवेश का शुल्क हैं, एनएमपीटी को सलाह दी गई थी कि वह 30 दिन में एक बार तटीय पोतों पर, पत्तन देयता लगाने के वर्तमान चलन की समीक्षा करें। एनएमपीटी ने भी हमारे सुझाव का स्वागत किया है और कहा है कि पत्तन भी प्रति प्रवेश के आधार पर पत्तन देयताएं लगाना अधिक चाहेगा।

तदनुसार, इसने 30 दिन में एक बार बारम्बारता के आधार पर पोत(जलयान) के लिए रु.3.13 और स्टीमर के लिए रु.4.70 प्रति जीआरटी के बजाए, वर्ष 2004-05 में औसत दर रु.2.32 प्रति जीआरटी प्रति प्रवेश के आधार पर तटीय पोतों की दर प्रस्तावित की है अन्य महापत्तनों में से अधिकतर महापत्तनों में पत्तन देयता प्रवेश आधार पर लगाई जाती है। ऐसी स्थिति में, तटीय पोतों के लिए पत्तन देयता लगाने की बारम्बारता में प्रस्तावित सुधार, यूनिट दर में तदनुरूप समायोजन के साथ, स्वीकार किया जाता है।

- (xviii) (क) बंदरगाह के भीतर स्थलान्तरण की एक कार्रवाई समेत विभिन्न उचित गतिविधियों के लिए वर्तमान पाइलटेंज शुल्क लगाया जानेवाला एक सम्मिश्र प्रभार है। एनएमपीटी ने अपने आरंभिक प्रस्ताव में उसी व्यवस्था को जारी रखने का प्रस्ताव किया था। चूंकि यह समूह बढ़ता संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप नहीं पाई गई थी, एनएमपीटी को सलाह दी गई थी कि वह सम्मिश्र शुल्क में शामिल, उपयोगकर्ता के अनुरोध पर किए गए स्थलान्तरण तत्व को अलग कर उसमें सुधार करें।

वास्तव में, कनारा चैम्बर ऑफ़ कामर्स एंड इंडस्ट्री (केसीसीआई) मंगलौर स्टीमर एजेन्ट्स एसोसिएशन (एमएसए), भारतीय नौवहन निगम (एससीआई), इत्यादि अधिकतर उपयोगकर्ता संगठनों ने भी दोहराया है कि स्थलान्तरण की एक कार्रवाई सम्मिश्र पाइलटेंज प्रभार में हटाई जानी चाहिए और पोतों के अनुरोध पर प्रत्येक स्थलान्तरण कार्य के लिए अलग से प्रभार लगाया जाना चाहिए।

एनएमपीटी ने आरंभ में तो सम्मिश्र पाइलटेंज दर को खोलने में अपनी असमर्थता व्यक्त की। किन्तु, बाद में, उपयोगकर्ताओं द्वारा उठाई गई सशक्त आपत्ति की दृष्टि से, एनएमपीटी ने स्थलान्तरण वाले घटक को सम्मिश्र पाइलटेंज शुल्क को 10% कम किया गया है। पोत के अनुरोध पर किए गए स्थलान्तरण के लिए स्थलान्तरण प्रभार लगाने वाले पाइलटेंज शुल्क के 25% के बराबर लगाने का प्रस्ताव है।



कुछ उपयोगकर्ताओं ने तर्क दिया है कि पाइलटेज शुल्क को, यह अवयव हटाकर 25% कम कर देना चाहिए। हालांकि, एससीआई द्वारा उठाया गया यह बिंदु तकनीकी रूप से ठीक दिखाई दे, केवल अलग-अलग मदवार सेवाएं प्रदान करने की लागत के, आधार के बजाए सम्पूर्ण उप-गतिविधि की लागत के आधार पर प्रशुल्क तय किए जाने पर यह साधारण-सा अंकगणित भी काम नहीं आएगा। स्थलान्तरण घटक बाहर करके पाइलटेज शुल्क में, एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित 10% की कटौती के प्रस्ताव के स्वीकृति प्रदान की जाती है।

वर्तमान दरमान में निर्धारित स्तर पर लागू पाइलटेज शुल्क के 25% पर स्थलान्तरण प्रभार प्रस्तावित हैं। दर की प्रस्तावित मात्रा स्वीकार की जाती है। तथापि, प्रशुल्क की इस दर को दरमान में, पाइलटेज शुल्क की प्रतिशतता के रूप में निर्धारित करने की आवश्यकता नहीं है। इसे पाइलटेज शुल्क से किसी भी तरह जोड़े बिना, एक पूर्ण/स्वतंत्र संख्या के रूप में निर्धारित किया जाना चाहिए।

(ख) पत्तन के पाइलटों की सेवाओं समेत एक भीतर की ओर और एक बाहर की ओर आवागमन, अपेक्षित संख्या में पर्याप्त क्षमता की कर्षण नौकाओं/लॉचों सहित कर्षण प्रभार 'पत्तन की सुविधा' के लिए बंदरगाह के भीतर पोतों के स्थलान्तरणों और लंगर नौकाओं की आपूर्ति को शामिल करने के लिए पाइलटेज शुल्क को पुनः परिभाषित किया जाता है। यह परिभाषा संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के प्रावधानों के अनुसार है और इसलिए स्वीकार की जाती है।

(ग) वर्तमान दरमान में पाइलटेज शुल्क के लिए दो स्तरीय पायदान अर्थात् 10,000 जीआरटी तक के पोतों के लिए और 10,000 जीआरटी से अधिक के पोतों के लिए, निर्धारित किए गए हैं। एनएमपीटी ने संशोधित प्रस्तावित दरमान में, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप, बढ़ते जीआरटी के लिए उत्तरती दरों के साथ तीन स्तरीय पायदान प्रस्तावित किए हैं। ऐसा करते हुए, इसने मौजूद दो दरों में से, पहले पायदान के लिए उच्चतम दर को चुना है और सम्मिश्र पाइलटेज शुल्क में शामिल स्थलान्तरण घटक को बाहर करने की एवज में जिस पर 10% की कटौती की गई है। दूसरे और तीसरे पायदान के लिए दरें, बढ़ते हुए जीआरटी के लिए, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार पहले पायदान की दर के 80% और 70% पर निर्धारित की गई हैं। संशोधित प्रस्तावित पाइलटेज शुल्क का 10000 जीआरटी तक के पोतों के लिए पाइलटेज शुल्क 6.6% वृद्धि का प्रभाव पड़ेगा जबकि अन्य सभी पोतों को उत्तरती दरों से फायदा होगा। यहां यह उल्लेख करना उचित होगा कि कोई भी युक्तिकरण या तर्क संगतता पोतों की किसी न किसी श्रेणी पर वित्तीय प्रभाव (बोझ) बढ़ाएगी जबकि कुछ दूसरी श्रेणियों को इससे राहत मिलेगी। एनएमपीटी द्वारा वर्ष 2004-2005 के लिए उपलब्ध करवाई गई सांख्यिकीय सूचना से पाया गया है कि 10,000 जीआरटी तक के पोत, पत्तन द्वारा प्रहस्तित कुल जीआरटी का लगभग 4% भाग ही बनते हैं। चूंकि संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप प्रस्तावित तीन पायदान वाले, अवरोही क्रम के, पाइलटेज शुल्क से अधिकतर पोतों को फायदा ही होगा, इसे स्वीकार किया जाता है।

बाजों, कर्षण नौकाओं और मछली पकड़ने वाले पोतों के लिए पाइलटेज शुल्क ज्यों के त्यों रखे गए हैं, उन्हें जारी रखने की अनुमति प्रदान की जाती है।

(xix) (क) संशोधित प्रस्तावित दरमान में पोतों की कुछ हलचलों को जिन्हें वर्तमान दरमान में 'पत्तन की सुविधा' के रूप में सूचीबद्ध किया हुआ है, निकाल दिए जाने का प्रस्ताव है। ड्राफ्ट/एलओए सीमा के कारण पोतों का स्थलान्तरण, खतरनाक कार्गोवाले पोतों को जिन्हें पड़ोस का बर्ध खाली चाहिए, स्थान देने के लिए स्थलान्तरण और प्राथमिकता आधार पर निकाल बाहर करने वाले पोतों को जगह देने के लिए पोत का स्थलान्तरण इत्यादि जिन्हें इस समय 'पत्तन की सुविधा' के लिए स्थलान्तरण माना जाता है, इस परिभाषा में से निकाले जाने के लिए प्रस्तावित हैं। जब किसी कार्यरत पोत को तलछट निकालने का काम, जल-सर्वेक्षण कार्य करने के लिए, या ड्रैज को बर्ध आंबटित करने के लिए या मरम्मत और अनुरक्षण कार्य या इसी प्रकार के कार्यों के लिए पोतों को स्थलान्तरित किया जाता है तो इस प्रकार की हलचलों को 'पत्तन की सुविधा' के लिए स्थलान्तरण रूप में श्रेणीबद्ध किया गया है।

इसने पोत का सभी अन्य हलचलों के लिए स्थलान्तरण प्रभार लगाने का प्रस्ताव किया है। जिस पोत की सुविधा/लाभ के लिए किसी अन्य कार्यरत पोत को स्थलान्तरित किया गया है। उस पोत पर स्थलान्तरण/पाइलटेज प्रभार लगाने का तथा स्थलान्तरित किए गए पोत को पुनः उसकी पहली जगह ला खड़ा करने के लिए प्रस्ताव किया है। यह ध्यान देने योग्य है कि संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों में उपयोगकर्ता के अनुरोध पर किए गए स्थलान्तरण के लिए प्रभार लगाने की अनुमति दी गई है। यहां यह उल्लेख करना भी प्रासंगिक होगा कि वर्तमान में पोत सम्मिश्र शुल्क में शामिल

स्थलान्तरण अवयव के लिए भी भुगतान करकते हैं फिर चाहे पोत ने उस सुविधा का उपयोग किया हो या न किया हो, जबकि संशोधित व्यवस्था में, पाइलटेंज प्रभारों से स्थलान्तरण अवयव निकाल देने से पोतों को लाभ पहुँचेगा। इसके अतिरिक्त, 'पत्तन सुविधा' की प्रस्तावित परिभाषा बीपीटी जैसे कुछ अन्य पत्तनों में प्रस्तावित ऐसे ही प्रावधानों के अनुरूप हैं। ऐसी स्थिति में, 'पत्तन सुविधा' की परिभाषा में प्रस्तावित सुधार को अनुमोदन प्रदान किया जाता है।

(ख) यह स्पष्ट करने वाली वर्तमान शर्त कि 'पत्तन की सुविधा' के लिए किए गए स्थलान्तरण के लिए कोई स्थलान्तरण प्रभार नहीं लगाया जाएगा, को संशोधित प्रस्तावित दरमान में सम्मिलित किया गया नहीं पाया गया है। पाइलटेंज शुल्क की प्रस्तावित परिभाषा भली भाँति स्पष्ट कर देती है कि इसमें 'पत्तन की सुविधा' के लिए स्थलान्तरण शामिल हैं, इसलिए, इस प्रकार के स्थलान्तरण के लिए कोई प्रभार नहीं लगाया जाना चाहिए। तथापि 'पत्तन की सुविधा' के लिए किए गए स्थलान्तरण की एवज में स्थलान्तरण प्रभार न लगाने की वर्तमान शर्त (स्थिति) को संशोधित दरमान में बरकरार रखा जाता है।

(ग) दि एसोसिएशन ऑफ न्यू मंगलौर पोर्ट स्विडेडोर्स (एनएमपीएस) ने उल्लेख किया है कि जब किसी उच्चतर (हायर) ड्रापट लदान वाले पोत को किसी निम्नतर (लोअर) ड्रापट बर्थ पर, अन्य पोतों को जगह देने के लिए, जगह दी जाती है और बाद में, कितने भी स्थलान्तरणों के बाद, उस पोत को समुचित ड्रापट बर्थ पर स्थलान्तरित कर दिया जाता है तो ऐसे सभी स्थलान्तरणों को 'पत्तन सुविधा' माना जाना चाहिए। इस संबंध में, एनएमपीटी ने स्पष्ट किया है कि आमतौर पर, जब हायर ड्रापट वाला कोई पोत लदान हेतु आरंभिक बर्थिंग के लिए लोअर ड्रापट बर्थों के लिए इच्छा व्यक्त करता है और फिर इष्टतम लदान के लिए हायर ड्रापट बर्थ पर स्थलान्तरण करता है, केवल ऐसे ही पोतों को पत्तन की सुविधा के लिए स्थलान्तरित किया जाता है।

एनएमपीएस ने यह भी अनुरोध किया है कि बाहरी लंगरगाह के लिए पोत को स्थलान्तरित करना भी पत्तन की सुविधा के लिए स्थलान्तरण माना जाना चाहिए और ऐसे हलचल/आवागमन के लिए कोई पाइलटेंज शुल्क नहीं लगाया जाना चाहिए, जैसाकि एनएमपीटी ने ठीक ही कहा है कि गोदी-खाड़ी के बाहर लंगर गाह से/को पोतों के आवागमन को स्थलान्तरण नहीं वर्गीकृत किया जा सकता और ऐसे आवागमनों को पाइलटेंज शुल्क दूसरे समुच्चय के लिए अर्हक (योग्य) माना जाना है।

वर्तमान दरमान में भी इस प्रशुल्क व्यवस्था का निर्धारण किया गया है। ऐसी स्थिति में एनएमपीएस द्वारा किए गए अनुरोध को स्वीकार नहीं किया जा सकता है।

(घ) कर्षण नौका खराब हो जाने, लम्बाई पर्याप्त न होने, समुचित फैंडर्स के अभाव इत्यादि जैसे कारणों से जब पोतों की आवागमन स्थगित कर दिया जाए, तो एनएमपीटी ने स्थलान्तरण प्रभार न लगाने का प्रस्ताव किया है। चूंकि यह प्रावधान उस सिद्धान्त के अनुरूप है कि पत्तन के कारण होने वाले विलम्बों के लिए उपयोगकर्ताओं पर अर्थ दण्ड न लगाया जाए।

(ङ.) पोत के पत्तन में ठहरने के दौरान यदि इसकी स्थिति में, विदेशगामी से तटीय या व्युत्क्रम में, कोई परिवर्तन होता है तो इसने प्रस्ताव किया है कि समेकित पाइलटेंज शुल्क दो अर्धशों में बांटा जाएगा और प्रासंगिक आवागमन घटने के समय पोत की प्रचलित स्थिति के अनुसार प्रभारित किया जाएगा। यह, इस प्राधिकरण द्वारा इससे पहले दिए गए सामान्य स्पष्टीकरण के अनुरूप है और इसलिए स्वीकृत है।

(च) जब कर्षण नौकाओं का स्थलान्तरण के लिए उपयोग न किया गया हो, तब इसने (एनएमपीटी में) स्थलान्तरण प्रभार में 50% रियायत देने का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित धारा से उपयोगकर्ताओं को लाभ होगा और इसलिए इसे स्वीकार किया जाता है।

(XX) (क) एनएमपीटी ने, वर्तमान दो स्तरीय (बर्थ भाड़ा) दर की तुलना में, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार, बर्थ भाड़ा दर की प्रतिघंटा आधार पर एकल दर प्रस्तावित की है। ऐसा करते समय, पोतों की प्रधान श्रेणी के लिए लागू दर जो निम्नतर हैं, प्रस्तावित की हैं। चूंकि प्रस्तावित बर्थ भाड़ा संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप हैं और इसका पोतों की किसी भी श्रेणी पर कोई विपरीत प्रभाव नहीं पड़ेगा, इसे स्वीकार किया जाता है। संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 6.5.1 अनुबंध करती है कि प्रदान न की गई सेवाओं/सुविधाओं के प्रमुख अवयवों के लिए छूट के साथ तुलनीय सेवाओं/सुविधाओं को समूह बढ़ करके बर्थ भाड़ा प्रभार निर्धारित किए जाएंगे। एनएमपीटी ने स्पष्ट किया है कि

जिन बर्थों में क्रेन संबंधी सेवाएं प्रदान की जाती हैं और जिन बर्थों में क्रेन सेवाएं प्रदान नहीं की जाती, इन दोनों के लिए अलग-अलग बर्थ भाड़ा प्रभारों को अनुमोदन प्रदान किया जाता है।

टैंकरों, समुद्री यात्रावाले पोतों, बार्जेज, मछली पकड़ने वाले पोतों के मामले में किसी वृद्धि के बिना वर्तमान प्रशुल्क ही निर्धारित किया गया है और इसलिए उसे जारी रखने की अनुमति दी जाती है।

- (ख) संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शी विनिर्देश करते हैं कि उपयोगकर्ता एक तार्किक स्तर से अधिक उस विलम्ब के लिए भुगतान नहीं करेंगे जिसके लिए पत्तन उत्तरदायी हो। एनएमपीटी ने हमारा सुझाव स्वीकार करते हुए, तदनुसार उस अवधि के लिए, जिसमें पत्तन उपकरणों के खराब हो जाने के कारण या बिजली गुल हो जाने के कारण या अन्य किसी ऐसे कारण से जिसके लिए पत्तन को उत्तरदायी ठहराया जा सकता हो, पोत बेकार खड़ा रहता है, बर्थ भाड़ा न लगाने हेतु एक प्रावधान शामिल किया है।
- (ग) कुछ उपयोगकर्ताओं ने सुझाव दिया है कि बर्थ-किराया लगाया जाना पोत द्वारा अपनी समुद्री यात्रा के लिए तैयारी का संकेत दिए जाने के 2 घंटे बाद रोक दिया जाना चाहिए, न कि वर्तमान प्रावधान 4 घण्टे के बाद उपयोगकर्ताओं द्वारा दिया गया सुझाव संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार नहीं है और इसलिए स्वीकार नहीं किया जा सकता।
- (xxi) (क) कनारा चैम्बर ऑफ़ कामर्स एंड इंडस्ट्री ने अनेक जिन्यों के लिए पोतघाट भाड़ा कम करने का सुझाव दिया है। जैसाकि पहले कहा गया है, एनएमपीटी ने स्वयं अपने संशोधित दरमान में अधिकांश कार्गो मर्चों के लिए पोतघाट भाड़ा दर रु.5/-से रु.25/- प्रति मी.ट.घटाने का प्रस्ताव किया है। लोहा और इस्पात, अयस्क/ धातु (घूना पत्थर के अलावा), जिप्सम, सीमेंट, अन्य, धान की भूसी के मामले में वर्तमान रु.250/- प्रति मी.ट. से घटाकर रु.180/- प्रति मी.ट. करने का प्रस्ताव है। प्रस्तावित कमी से उपयोगकर्ताओं की मांगें बहुतायत से पूरी हो जाएंगी। इस बात को मानना पड़ेगा कि दरमान की समीक्षा के परिश्रम को पत्तन की राजस्व आवश्यकताओं और उपयोगकर्ताओं की फरमाइश-फेहरिस्त के बीच संतुलन साधना होता है।
- पोतघाट भाड़ा में प्रस्तावित कमी, कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में अपेक्षित अधिशेष स्थिति की दृष्टि से अनुमत की जाती है।
- (ख) संयंत्रों और मशीनरी के लिए रु.130/- प्रति मी.ट. पोतघाट भाड़ा आरंभ किए जाने का प्रस्ताव है। जैसाकि इस कार्गो की मात्रा नगण्य है, पत्तन ने इसके लागत व्यौरे पर जोर न देने का अनुरोध किया है। इस स्थिति को देखते हुए और यह मानते हुए कि किसी भी उपयोगकर्ता ने कोई आपत्ति नहीं उठाई है, संयंत्र और मशीनरी के लिए प्रस्तावित पोतघाट भाड़ा दर स्वीकार की जाती है।
- (ग) टेपिओका चिप्स, आटा, स्टार्च इत्यादि के मामले में पोतघाट भाड़ा दर लगाने का यूनिट वर्तमान 'प्रति घन मीटर' आधार से सुधार कर 'प्रति मीटरिक टन' आधार करने का प्रस्ताव है। तथापि, यूनिट दर कोई तदनु रूप समायोजन नहीं किया गया है। एनएमपीटी ने स्पष्ट किया है कि यदि सम्परिवर्तन घटक पर विचार किया जाता है तो दरों को बढ़ाना होगा। इसका परोक्षरूपसे अर्थ होगा, लेवी की यूनिट में प्रस्तावित सुधार के कारण दरों में कमी, चूँकि इन्हें कम मूल्य की वस्तुएं बताया जा रहा है और इससे उपयोगकर्ताओं को लाभ होगा, लेवी की यूनिट में प्रस्तावित सुधार को स्वीकार किया जाता है।
- (घ) एनएमपीटी ने ब्रेक बल्क कार्गो के लिए मूल्याधारित पोतघाट भाड़ा दर जारी रखने का प्रस्ताव किया है। इस प्राधिकरण ने, पिछले सामान्य संशोधन की अनुमोदन प्रदान करनेवाले अपने आदेश में एनएमपीटी को ब्रेक बल्क कार्गो के लिए मूल्याधारित दर संरचना की जांच करने और इसे वजन/यूनिट/आयतन पर आधारित प्रशुल्क में बदलने की सलाह दी थी। एनएमपीटी ने स्पष्ट किया है कि डाटा संग्रह और उसके विश्लेषण कुछ और अधिक समय लगेगा और इसलिए इसने अनुरोध किया है कि वर्तमान प्रशुल्क चक्र के लिए वर्तमान व्यवस्था को ही जारी रहने दिया जाए। यह उल्लेख करना भी प्रासंगिक होगा कि संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शी भी मूल्याधारित संरचना को पांच वर्षों में धीरे-धीरे समाप्त करने की सिफारिश करते हैं।

इस स्थिति की दृष्टि से और यह स्वीकार करते हुए, कि इस श्रेणी के अन्तर्गत अनेक मदे हैं। एनएमपीटी को, इस आदेश के क्रियान्वयन की तिथि से एक वर्ष के भीतर मूल्याधारित दर संरचना को वजन/यूनिट/आयतन के आधार पर, विनिर्दिष्ट पोतघाट भाड़ा दर में परिवर्तित करने हेतु एक अलग प्रस्ताव दाखिल करें। उस समय तक, एनएमपीटी द्वारा ब्रेक बल्क कार्गो के लिए प्रस्तावित मूल्याधारित रचना को जारी रखने की इजाजत दी जाती है।

- (ड) एनएमपीटी ने भंडारण के प्रयोजन से भीतर लाए गए और टैंक फार्म से/ को यातायात के किसी भी साधन के माध्यम से बंदरगाह के बाहर ले जाए गए कार्गो के मामले में, पोतघाट भाड़े के 50% के बराबर लेवी आरंभ करने का प्रस्ताव किया है। इसने स्पष्ट किया है कि कमी—कमी पक्षकार पत्तन में संस्थापित टैंक फार्मों का, जो आयात-निर्यात के लिए नहीं हैं कार्गो के भंडारण के लिए उपयोग करते हैं। तथापि, तरल कार्गो के पाइप लाइन स्थानान्तरण के लिए पत्तन द्वारा कोई सेवा प्रदान नहीं की जाती है। इस प्रकार के स्थानान्तरणों पर अंकुश लगाने के लिए पत्तन ने प्रस्तावित प्रभार का सुझाव दिया है।

इस प्रसंग में, यह उल्लेख करना उचित होगा कि पत्तन ने टैंक फार्मों को क्षेत्र/स्थान पट्टे पर दिया हुआ है जिसके लिए पट्टा किराया और (पत्तन परिसर) के एक छोर से दूसरे छोर तक पाइप लाइनों के लिए संभवतः मार्ग-अनुमति प्रभार (वे लीव चार्ज) इकट्ठा करते हैं। यदि पट्टाधारी, उसे पट्टे वा दिए गए क्षेत्र में कार्गो को रखता है तो इस प्रभार लगाने के प्रयोजन से भंडारण नहीं माना जा सकता। यदि इस प्रकार के भंडारण को अवांछनीय पाया जाता है तो भूस्वामी के रूप में एनएमपीटी को, समुचित पट्टा अनुबंध में इस आशय की समुचित शर्तें शामिल करनी चाहिए।

संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 4.6 स्पष्ट रूप से कहती है कि यदि प्रचालनीय क्षेत्र उपयोगकर्ताओं को किराए पर पट्टे पर दिया जाता है तो कन्टेनरों पर भंडारण प्रभार/ उनमें भरे कार्गो पर विलम्ब शुल्क दोबारा नहीं लगाया जाएगा। चूंकि प्रस्तावित लेवी संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के प्रावधानों का विरोध करती है, निहितार्थों को विस्तार से समझे बिना प्रस्तावित प्रशुल्क को अनुमोदन प्रदान करना उचित नहीं पाया गया है।

यदि, फिर भी, एनएमपीटी यह समझता है कि इस प्रकार के भंडारण से उसके हितों को नुकसान पहुंचता है और उन्हें पट्टा अनुबंध के प्रावधानों से विनियमित नहीं किया जा सकता तो वह, इस प्रस्तावित प्रशुल्क मद को सामान्य संशोधन प्रस्ताव से जोड़े बिना, कानूनी स्थिति का जायजा लेने के बाद एक सुविश्लेषित प्रस्ताव के साथ आए।

- (च) यद्यपि एनएमपीटी ने सभी पात्र तटीय कार्गो के लिए रियायती दरें प्रस्तावित की थी, इसने कोयला, कोक और अन्य अयस्कों के लिए रियायती प्रशुल्क प्रस्तावित नहीं किया है। यहा यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार केवल पीओएल, तापीय कोयला और लौह अयस्क ही रियायती प्रशुल्क के हकदार नहीं हैं। ऐसी स्थिति में, प्रशुल्क मद 'कोयला और कोक' को अलग-अलग करने की आवश्यकता और तापीय कोयला के अलावा कोयले के लिए तथा लौह अयस्क से इतर अयस्क के लिए रियायती प्रशुल्क निर्धारित किया जाता है।
- (xxii) (क) एनएमपीटी ने, वर्तमान निःशुल्क अवधि 3 दिन से बढ़ाकर 7 दिन करके आयात कार्गो के लिए विलम्ब प्रभार में राहत प्रदान करना प्रस्तावित किया है। इसके अलावा, दूसरे सप्ताह और उसके बादसे विलम्ब पोतघाट भाड़े के प्रति यूनिट रु.7/- से घटा रु. 5/- कर दिया गया है। इसे अलावा, मूल्याधारित दर पर निर्धारित कार्गो के मामले में, विलम्ब शुल्क वर्तमान में पोतघाट भाड़े के प्रतिशत की तुलना में प्रतिघन मीटर आधार पर लगाने का प्रस्ताव है। आयात कार्गो के विलम्ब प्रभार में कमी/युक्तिकरण से उपयोगकर्ताओं को लाभ होगा और इसलिए इसे अनुमोदित किया जाता है।
- (ख) निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क दिवस, 30 दिन के वर्तमान स्तर पर ही प्रस्तावित है। तथापि, इस निःशुल्क अवधि में सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश और पत्तन के अकार्य दिवस भी सम्मिलित हैं। संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार निःशुल्क अवधि में सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और पत्तन के अकार्यदिवसों को नहीं गिना जाना चाहिए। एनएमपीटी ने, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप, निःशुल्क अवधि से संबंधित प्रावधानों को, निःशुल्क दिवसों की संख्या तदनुरूप 21 तक कम करते हुए, परिवर्तित करना स्वीकार कर लिया है। चूंकि प्रस्तावित परिवर्तित/सुधार संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप हैं, इसे स्वीकार किया जाता है।

- (ग) लावारिस सामान पर विलम्ब शुल्क लगाने के बारे में वर्तमान प्रावधान को संशोधित दरमान में से निकाल दिए जाने का प्रस्ताव है क्योंकि महापत्तनन्यास अधिनियम में इस प्रकार के लावारिस सामान से निबटने के प्रावधान निर्धारित किए गए हैं।
- (घ) हमारे सुझाव के आधार पर एनएमपीटी ने कार्गो/कन्टेनर पर उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार न लगाने के लिए एक प्रावधान शामिल किया है, जिस अवधि में उपयोगकर्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर पत्तन कन्टेनर/कार्गो की सुपुर्दगी देने/पोत लदान करने की स्थिति में नहीं होता है। इसने यह भी स्पष्ट किया है कि कार्गो/कन्टेनरों पर भंडारण प्रभार नहीं लगाए जाएंगे यदि प्रचालनीय क्षेत्र जहां इस प्रकार की जिम्मे भंडारित की गई हैं, उपयोगकर्ताओं का पट्टा-किराया पर दी गई है। चूंकि ये प्रावधान संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप हैं, इन्हें दरमान में सम्मिलित करने की अनुमति प्रदान की जाती है।
- (xxiii) पत्तन ने कन्टेनरों के भंडारण के लिए कोई निःशुल्क अवधि प्रस्तावित नहीं की है। यहां यह उल्लेख करना उचित होगा कि संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार, सीमाशुल्क अवकाशों और पत्तन के गैर-प्रचालन दिवसों को छोड़ निःशुल्क दिवस अनुमत किए जाने हैं जिनके बाद भंडारण प्रभार लगाया जा सकता है। विशिष्ट उल्लेख के बाद भी एनएमपीटी ने कन्टेनरों के लिए किसी निःशुल्क अवधि पर विचार नहीं किया है। यह उल्लेख करना उचित होगा कि अधिकतर पत्तनों/निजी प्रचालकों के यहां तीन से दस दिन की निःशुल्क अवधि निर्धारित की गई है जिसके बाद भंडारण प्रभार लगाया जाता है। अतएव, यह प्राधिकरण, भंडारण प्रभार लगाने के प्रयोजन से आयात और निर्यात कन्टेनरों के लिए एक दिन की निःशुल्क अवधि आरंभ करने का निर्णय लेता है। तथापि, इसका एनएमपीटी पर कोई प्रतिकूल वित्तीय प्रभाव नहीं पड़ना चाहिए, क्योंकि प्रहस्तित कन्टेनरों की संख्या उल्लेखनीय नहीं है।
- (xxiv) एनएमपीटी ने बर्थों के साथ-साथ, स्थिर पाइपलाइन या लदान उपकरणों आदि के माध्यम से, बंकर प्रदान करने के लिए, पीओएल के लिए लागू पोतघाट भाड़ा दर के रु. 50%, रु. 35/- प्रति मी.ट. की दर से प्रभार लगाने का प्रस्ताव किया है। उपयोगकर्ता संगठनों ने प्रस्तावित लेवी पुनः आरंभ करने पर आपत्ति व्यक्त की है। उन्होंने कोई विशेष टिप्पणी तो प्रस्तुत नहीं की है किन्तु इस प्रशुल्क मद को वापिस लेने का अनुरोध किया है।
- इस संबंध में, यह नोट करना समीचीन होगा कि सितम्बर 1995 में अधिसूचित पूर्व-संशोधित दरमान में, सभी उपयोगकर्ताओं के लिए लौह अयस्क बर्थ पर प्रदत्त बैंकरिंग पाइपलाइन के उपयोग के लिए रु. 27/- प्रति मी.ट. की दर निर्धारित की गई थी। लाइन के आईओसीएल द्वारा प्रदान की गई थी और इस प्रकार उनसे रु. 9/- प्रति मी.ट. की दर से प्रभार लिया जाता था। तत्पश्चात्, चूंकि यह सुविधा जारी नहीं रही, एनएमपीटी द्वारा दी गई सूचना के अनुसार पिछले सामान्य संशोधन के समय यह दरमान में सम्मिलित नहीं की गई थी।
- पत्तन ने उपयोगकर्ताओं को बर्थों के साथ-साथ बंकर्स प्रदान कर दोबारा शुरू कर दिया है। अतएव, इसने, इस सिद्धान्त के आधार पर कि बर्थों के साथ-साथ प्रदत्त सुविधाओं को कुछ लागत तो वहन करनी ही होगी और वे निःशुल्क नहीं हो सकती, पीओएल पोतघाट भाड़े के 50% की दर से (इसके लिए) प्रभार लगाने का प्रस्ताव किया है। एनएमपीटी ने प्रस्तावित दर के लिए कोई लागत ब्यौरा प्रस्तुत नहीं किया है। अगस्त 1995 में किए गए पिछले संशोधन के समय इस प्राधिकरण ने किसी भी दर में कोई भी आरोही संशोधन अनुमत नहीं किया था। इसका अर्थ हुआ कि, एनएमपीटी के अनुरोध पर यदि इसे हटाया नहीं जाता तो बैंकरिंग प्रभार अपने पिछले स्तर रु. 27/- प्रति मी.ट. पर जारी रहते। इस स्थिति की दृष्टि से और प्रस्तावित दर का औचित्य सिद्ध करने हेतु किसी लागत ब्यौरे के अभाव में, बर्थों के साथ-साथ बैंकरिंग सुविधाओं का उपयोग करने के लिए, 1995 के पूर्व-संशोधित दरमान में निर्धारित स्तर पर प्रशुल्क तय करना समुचित पाया गया है।
- (xxv) एनएमपीटी ने वर्तमान मार्शलिंग यार्ड उपयोग प्रभार में 50% की वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है। एनएमपीटी के पास न तो अपने मालवाही वाहन हैं और न ही वह इनका प्रचालन करता है और इस प्रकार टर्मिनल/माल दुलाई प्रभार लगाने की कोई गुंजाइश नहीं है। यार्ड कार्यालय में अपने कार्मिकों के लिए रेलवे द्वारा बिल में लगाए गए स्थापना प्रभारों की भरपाई के लिए मार्शलिंग यार्ड प्रभार के जरिए नाम मात्र की आय लगाई गई है। इसने तर्क दिया है कि प्रस्तावित वृद्धि मार्शलिंग यार्ड में प्रस्तावित निदेश में वृद्धि के कारण और इन संरचनाओं के प्रचालन और अनुरक्षण लागत की पूर्ति के लिए की गई है। एनएमपीटी एक जगह यह कहता है कि मार्शलिंग यार्ड प्रभार के लिए दर निर्धारित करने हेतु रेलवे का कोई अधिकार-क्षेत्र नहीं है, वहीं दूसरी ओर, प्राधिकरण के अनुमोदन के बाद रेलवे बोर्ड को प्रस्ताव भेजने पर सहमत है। अतएव, यह स्पष्ट नहीं है कि मार्शलिंग यार्ड प्रभार इस प्राधिकरण के कार्यक्षेत्र के अधीन आयेगा या रेलवे बोर्ड के। तथापि, कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में अधिशेष की दृष्टि से,

जिस के परिप्रदध में इस गतिविधि की समीक्षा की जानी है और पत्तन की समग्र अधिशेष स्थिति को स्वीकार करते हुए, वर्तमान प्रशुल्क में किसी आरोही संशोधन का कोई मामला नहीं बनता है। ऐसी स्थिति में, मार्शलिंग यार्ड के लिए वर्तमान प्रशुल्क जारी रहेगा।

(xxvi) (क) कर्षण नौकाओं के लिए किराया प्रभार, कर्षण नौकाओं के नाम पर आधारित वर्तमान व्यवस्था की तुलना में, कर्षण नौकाओं की क्षमता के आधार पर प्रस्तावित है। कर्षण नौकाओं की अपनी-अपनी क्षमता परास की तुलना में उनके नाम अतिरिक्त सूचना के रूप में दर्शाया गया है। इसने 50 बीपी क्षमता की नई नौका के लिए एक दर प्रस्तावित की है और प्रस्तावित दर के समर्थन में विस्तृत संगणन प्रस्तुत किया है। उपयोगकर्ताओं ने, एनएमपीटी द्वारा प्रदत्त लागत ब्याँरों पर कुछ आपत्तियों उठाई हैं। इस बारे में, एनएमपीटी ने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित दरें अप्रत्याशित परिस्थितियों के अन्तर्गत स्वतंत्र कर्षण नौकाओं के यदाकदा उपयोग के लिए प्रस्तावित हैं और पोतों के सामान्य आवागमन के लिए प्रभारित नहीं हैं। इस स्थिति की दृष्टि से और यह मानते हुए भी कि प्रस्तावित भाड़ा प्रभार, अधिकतर मर्दों के लिए वर्तमान प्रशुल्क से कम/निम्नतर है लागत ब्याँरों के विस्तृत विश्लेषण में जाने की कोई आवश्यकता नहीं होगी। अतएव, कर्षण नौकाओं के लिए प्रस्तावित किराया प्रभार स्वीकार किया जाता है।

(ख) नए उपकरणों से सुसज्ज विभिन्न लंगर नौकाओं (मूरिंगलॉचों) और पाइलट लॉचों के लिए वर्तमान अलग-अलग दरों को तर्कसंगत बना लिया गया है और एक समान तद प्रस्तावित कर दी गई है। चूंकि ये नियमित प्रशुल्क मर्द नहीं हैं और जैसाकि एनएमपीटी ने बताया है कि इनको बहुत कम और विरला ही उपयोग में लाया जाता है।

लंगर नौकाओं के प्रशुल्क में प्रस्तावित तार्किकीकरण को स्वीकार किया जाता है। सर्वलॉचों के लिए प्रस्तावित दर 4.5 % अधिक है। समग्र अधिशेष स्थिति को ध्यान में रखते हुए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित वृद्धि को स्वीकार नहीं किया जा सकता। सर्वलॉचों के लिए वर्तमान प्रशुल्क को, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों का अनुपालन करने के लिए तटीय पोतों के रियायती प्रशुल्क में सुधार के अधीन, जारी रखने की अनुमति दी जाती है।

नए बहुउद्देश्यीय लॉच के लिए एक नया प्रशुल्क प्रस्तावित है और प्रस्तावित दर के समर्थन में विस्तृत गणना भी प्रस्तुत की गई है। प्रस्तावित प्रभार आकस्मिक उपयोग के लिए है और गिरते हुए मुढेरों के फट्टो, ( इस लॉच को) तेल के छलक कर फैल जाने से होने वाले नुकसान को रोकने, जलयान द्वारा क्षति पहुंचाने के कारण अप्रत्याशित परिस्थितियों के कारण गिरती हुई मुढेरों (फैन्डर्स) को धामने के लिए खरीदा गया है। चूंकि यह एक नियमित प्रशुल्क मद नहीं है और इसका उपयोग विरला ही (यदा-कदा ही) होगा, एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित दर स्वीकार की जाती है।

(ग) कन्टेनर प्रहस्तन के लिए 'स्प्रेडर' हेतु किराया प्रभार 20' कन्टेनर के लिए रु. 150/- और 40' कन्टेनर के लिए रु. 225/-, नए-नए शामिल किए गए हैं। इसने स्पष्ट किया है कि इसे खरीदने की लागत 6 लाख रुपये हैं और वार्षिक जांच पड़ताल तथा परीक्षणों समेत अनुरक्षण लागत रु. 50,000/- आती है। पत्तन उपयोगकर्ताओं को जो इस उपकरण का स्थानापन्न व्यवस्था के रूप में उपयोग करते हैं, बुनियादी संरचना उपयोग के लिए उपलब्ध करवाने के लिए केवल नाममात्र के प्रभार प्रस्तावित किए गए हैं। एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर पत्तन द्वारा प्रस्तावित दर स्वीकार की जाती है।

(घ) एनएमपीटी ने उपस्कर को क्षति की सम्पूर्ण लागत या उपस्कर का प्रतिस्थापन मूल्य उपयोगकर्ताओं से वसूल करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि यह धारा एक प्रतिरोधक के रूप में काम करेगी ताकि पत्तन नौकाओं का उपयोग सावधानीपूर्वक किया जाए।

यह उल्लेख करना उचित होगा कि बीमा कम्पनी को देय प्रीमियम या बीमा निधि में अंशदान को, प्रशुल्क संगणन के प्रयोजन से लागत की एक मद के रूप में मान्य किया जाता है। ऐसी स्थिति में, पत्तन की परिसम्पत्तियों को क्षति की मरम्मत की वह लागत जो इस प्रकार के बीमा के अन्तर्गत समाहित है, बीमा कम्पनी से मांगी जाएगी और परिसम्पत्ति को क्षति/मरम्मत की वास्तविक लागत का जो भाग बीमा कम्पनी द्वारा स्वीकार नहीं किया गया है, केवल वही भाग सम्बद्ध उपयोगकर्ता से वसूल किया जा सकता है। अतएव, प्रस्तावित प्रावधान को यह स्पष्ट करने हेतु उपयुक्त रूप से सुधारा जाता है कि इसके दावे की बीमा कम्पनी द्वारा स्वीकृति पर बीमा कम्पनी से प्राप्त क्षति की लागत पत्तन उपयोगकर्ता को लौटाई जाएगी।

जैसाकि संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.14 के अन्तर्गत निर्धारित हैं, सम्पूर्ण क्षति के कारण ऐसी परिसम्पत्तियों की प्रतिस्थापन की स्थिति में, प्रतिलाभ, व्यय की गई उस वास्तविक पूंजी लागत पर अनुमत किया जाएगा, जो बीमा से उगाही गई राशि से अधिक हैं।

- (इ) वर्तमान दरमान में, कार्गो के तौल के लिए दोनों ओर जाने-आने के समय, रु.5/- प्रति टोना की दर तय हैं। इसके मुकाबले इसने अपने प्रस्तावित संशोधित दरमान में दोनों ओर के लिए रु. 4/- प्रति ट्रक की दर और तोले गए कार्गो के लिए रु.1/- प्रति मी.ट. की दर प्रस्तावित हैं। परिवर्तनीय दर आरंभ करने पर एक विशेष प्रश्न के उत्तर में, एनएमपीटी ने स्पष्ट किया है कि अलग-अलग वजनवाले ट्रकों के लिए समान प्रभार रखना सही नहीं है और इसीलिए सुनिश्चित/स्थिर और परिवर्तनीय प्रभार प्रस्तावित किए गए हैं। वास्तव में, एनएमपीटी ने सूचित किया है कि इस (प्रस्तावित) दर विधान से कोई अतिरिक्त आय नहीं होगी किन्तु ट्रकों की संख्या में कमी और वजन में वृद्धि की दृष्टि से यह केवल एक समायोजन है। पत्तन उपयोगकर्ताओं द्वारा किए गए अनुरोध की दृष्टि से, इसने रु.15/- प्रति ट्रक, दोनों ओर के लिए की दर से प्रभार को संशोधित करना मान लिया है। आसपड़ोस में, इस प्रकार के तुलन के लिए प्रभार रु.30/- प्रति ट्रक बताए गए हैं। चूंकि समान सेवा के लिए आसपड़ोस में प्रभारित दर से प्रस्तावित दर कम हैं और यह स्वीकार करते हुए कि कोई नियमित प्रशुल्क मद नहीं है जिसे काफी समय के अन्तराल से संशोधन के लिए लिया गया है, एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित दर को स्वीकार किया जाता है।

- (xxvii) एनएमपीटी ने आधारभूत आरसीएचडब्ल्यू लेवी को वर्तमान 200% से घटाकर 160% करने तथा 250% से घटाकर 180% करने का प्रस्ताव किया है। आरसीएचडब्ल्यू विंग के वेतनादि-बकाया की 1.97 करोड़ रुपये की राशि की उगाही के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित, मूलभूत वेतनादि के 15% और 20% की दर से अतिरिक्त लेवी को बढ़ाकर क्रमशः 20% और 25% करने का प्रस्ताव है। एनएमपीटी ने स्पष्ट किया है कि मूल लेवी में प्रस्तावित कमी को देखते हुए अतिरिक्त लेवी में थोड़ी-सी वृद्धि प्रस्तावित की गई है ताकि समूची वसूली एक समुचित समयावधि में पूरी कर ली जाए। चूंकि मूल लेवी में प्रस्तावित कमी, वर्तमान अतिरिक्त लेवी में प्रस्तावित वृद्धि से अधिक है और यह मानते हुए कि शुद्ध प्रभाव प्रतिकूल नहीं है, यह प्राधिकरण प्रस्तावित प्रशुल्क को अनुमोदन प्रदान करता है। एनएमपीटी ने सूचित किया था कि दिसम्बर 2005 तक 102.96 लाख रुपयों की वसूली हो चुकी है और आशा है कि जनवरी 2008 तक सम्पूर्ण बकाया राशि की वसूली पूरी हो जाएगी। जैसेही 1.97 करोड़ रुपये के वेतनादि बकाया की वसूली पूरी होती है, एनएमपीटी को यह लेवी तुरंत रोक देनी चाहिए।

वर्तमान दो लेवियों के अतिरिक्त एनएमपीटी ने लेखा परीक्षा के निदेशानुसार अक्टूबर 1996 से फरवरी 2002 तक की अवधि के 1.42 करोड़ रुपये के मंह.भत्ता बकाया की वसूली के लिए आरसीएचडब्ल्यू के मूल वेतनादि के 20% और 25% की दर से एक और अतिरिक्त लेवी - II आरंभ करने का प्रस्ताव किया है। जैसाकि पहले बताया जा चुका है विगत अवधि की यह बकाया राशि पत्तन की समग्र अधिशेष स्थिति में से पर्याप्त रूप से पूरी की जा सकती है। ऐसी स्थिति में अतिरिक्त लेवी- II आरंभ करने के लिए एनएमपीटी का प्रस्ताव स्वीकार नहीं किया जाता है।

- (xxviii) एनएमपीटी ने बताया है कि इस समय इसके पास कोई प्राधिकृत सेवा प्रदाता नहीं है। तथापि एनएमपीटी को सलाह दी जाती है कि महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 42(3) के अन्तर्गत सेवाएं प्रदान करने हेतु पत्तन जैसे ही किसी को प्राधिकृत करता है, वह संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 7 का अनुपालन करें।

हालांकि, पत्तन ने पुष्टि की है कि महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42(3) के अन्तर्गत अर्हक कोई भी गतिविधि पत्तन सीमाओं के भीतर नहीं चलाई जाती है। पत्तन के लिए इस बात की जांच करना उपयुक्त होगा कि क्या स्टीवेजोरिंग गतिविधि, पत्तन गतिविधि के लिए लगाए गए निजी उपस्कर इत्यादि धारा 42 के अन्तर्गत मान ली गई गतिविधियों के अन्तर्गत आती है। यदि ऐसा पाया जाता है तो पत्तन को ऐसी प्रशुल्क मदों को नियमित करने के लिए संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के प्रावधानों के अन्तर्गत कार्रवाई आरंभ करनी चाहिए।

- (xxix) कुछ प्रस्तावित प्रावधान जो अन्य महापत्तनों/प्राइवेट टर्मिनलों के साक्षा निर्धारण और संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप नहीं हैं, संशोधित कर दिए गए हैं।



(xxx) महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 111 के अन्तर्गत संस्कार द्वारा जारी निदेशों के अनुरूप, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें उच्चतम स्तर होगी और छूट/कटौतियां जमीनी स्तर पर होगी। एनएमपीटी को यह छूट होगी कि वह, पत्तन के वाणिज्यिक विवेक के आधार पर, यदि चाहे तो निम्नतर दर प्रभारित कर सकता है।

(xxxii) एनएमपीटी ने अपने प्रस्ताव को सितम्बर 2005 जिस दिन उसके प्रचलित दरमान की वैधता समाप्त होती है, के पूर्वव्यापी प्रभाव से अपने प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करने का अनुरोध किया है। यह प्राधिकरण दरों में पिछले प्रभाव से संशोधन तब तक अनुमोदित नहीं करता जब तक अपवादीय व्यवहार की अपेक्षा करने वाली असाधारण परिस्थितियां न खड़ी हो जाएं।

इस बिंदु पर अधिकतर उपयोगकर्ताओं ने आपत्ति उठाई है और कहा है कि संशोधित दरों को केवल भावी प्रभाव से ही लागू किया जाना चाहिए। संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शी भी भावी प्रभाव से दरों को लागू करने की सिफारिश करते हैं। ऐसी स्थिति में, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित दरमान, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार, इस आदेश के राजपत्र में अधिसूचना की तिथि से 30 दिन बीतने के बाद प्रभाव में आएंगे।

प्रचलित दरमान की वैधता को इस आदेश के कार्यान्वयन की प्रभावी तिथि तक विस्तारित मान लिया गया है।

(xxxii) संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शी प्रशुल्क वैधता चक्र तीन वर्ष निर्धारित करते हैं। चूंकि इस विश्लेषण के प्रयोजन से विचार की गई वित्तीय स्थिति केवल 31 मार्च 2009 तक ही है, संशोधित दरमान की वैधता भी 31 मार्च 2009 को समाप्त हो जाएगी।

9.1 परिणामस्वरूप, और उपर दिए गए कारणों से, तथा समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण एनएमपीटी के परिशिष्ट - III के रूप में संलग्न संशोधित दरमान को अनुमोदन प्रदान करता है।

9.2 संशोधित दरमान, इस आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तिथि से 30 दिन बीतने के बाद प्रभाव में आएगा।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2006-असा.]

### संलग्नक-I (क)

एनएमपीटी को (एमआरपीएल और केआईओसीएल छोड़कर) लागत विवरणी

(रूपये लाखों में)

क्र.	विवरण	एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत है				हमारे द्वारा परिवर्तित			
		2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
I	यातायात (लाख टर्नो में)	116.40	126.40	128.80	134.00	116.40	126.40	128.80	134.00
	प्रचालन आद								
	कार्गो प्रहस्तन और मंडारण	9380.41	9934.47	9461.50	9312.75	9380.41	9934.47	9461.50	9312.75
	पत्तन और गोदी	3853.64	4010.34	4096.03	4266.69	3853.64	4010.34	4096.03	4266.69
	रेलवे	55.00	60.00	70.00	80.00	55.00	60.00	70.00	80.00
II	सम्पदा किराया	1650.25	1623.83	1736.33	1849.33	1650.25	1623.83	1736.33	1849.33
	उप जोड़	14939.29	15628.64	15363.86	15508.77	14939.29	15628.64	15363.86	15508.77
III	वित्त एवं विविध आय	95.00	105.00	105.00	105.00	95.00	104.93	105.00	105.00
	जोड़-I	15034.29	15733.64	15468.86	15613.77	15034.29	15733.63	15468.86	15613.77
IV	प्रचालन लागत								
	कार्गो प्रहस्तन और मंडारण	3112.56	3294.27	3302.14	3580.09	3112.56	3294.27	3302.14	3580.09
	पत्तन और गोदी	2035.56	2136.07	2148.53	2346.25	2035.56	2136.07	2148.53	2346.25
	रेलवे	33.00	35.00	45.00	50.00	33.00	35.00	45.00	50.00
	सम्पदा किराया	247.14	244.92	249.20	263.20	247.14	244.92	249.20	263.20
V	उप जोड़	5428.26	5718.26	5744.87	6239.55	5428.26	5718.26	5744.87	6239.55
	मूल्यहास	661.25	721.10	1031.05	1125.94	661.25	721.10	1031.05	1125.94
VI	वित्त एवं विविध व्यय	591.01	601.26	801.26	601.21	591.01	601.26	601.26	601.21
	जोड़-II	6680.53	7032.62	7377.18	7966.70	6680.53	7032.62	7377.18	7966.70
VII	अधिशेष (I-II)	8353.77	8701.02	8091.68	7647.07	8353.76	8701.01	8091.68	7647.07
	प्रबंधन एवं सामान्य प्रशास्य व्यय	2070.21	2286.56	2313.73	2584.82	2070.21	2286.56	2313.73	2584.82
VIII	ब्याज से पहले शुद्ध अधिशेष (III-IV)	6283.55	6414.45	5777.94	5062.26	6283.55	6414.44	5777.94	5062.26
	अर्थों पर ब्याज	49.70	33.50	25.00	19.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IX	ब्याज के बाद शुद्ध अधिशेष	6233.85	6380.95	5752.94	5043.26	6283.55	6414.44	5777.94	5062.26



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
VIII	नियोजित पूँजी व्यापार - परि सम्पत्तियाँ व्यापार संबंधी सम्पत्तियाँ	22119.74	24664.62	29807.31	32728.40	21494.87 20869.57 825.30	23998.22 23162.79 835.43	28935.76 28065.44 870.32	31993.03 31124.22 868.81
IX	नियोजित पूँजी पर प्रतिशत व्यापार परिसम्पत्तियाँ 15% की दर से व्यापार संबंधी परिसम्पत्तियाँ 6.35% की दर	3317.96	3699.69	4441.10	4909.26	3100.44 52.41	3474.42 53.05	4209.82 55.27	4668.63 55.17
	नियोजित पूँजी पर कुल प्रतिशत	3317.96	3699.69	4441.10	4909.26	3152.84	3527.47	4265.08	4723.80
X	आरआरआई के बाद शुद्ध अधिशेष (VII-IX)	2915.89	2681.26	1311.84	134.00	3130.71	2886.98	1512.86	338.45
XI	प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में प्रतिशत के बाद शुद्ध अधिशेष	19.52%	17.16%	8.54%	0.88%	20.96%	18.47%	9.85%	2.18%
XII	वर्ष 2006-08 से 2008-09 के लिए प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में औसत शुद्ध अधिशेष / घाटा			8.88%				10.19%	

## संलग्नक-I (ख)

## न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास

कार्गो प्रहस्तन और भंडारण गतिविधि (एमआरपीएल और केआईओसीएल के अलावा) की लागत विवरणी

(रुपये लाखों में)

क्र.	विवरण	एमएमपीटी द्वारा प्रस्तुत				हमारे द्वारा परिवर्तित			
		2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
I	प्रचालन आय								
क	सामा. कार्गो, कन्टेनरों समेत, का प्रहस्तन और भंडारण	3905.41	4259.47	3993.50	4192.75	3905.41	4259.47	3993.50	4192.75
ख	वेयर हाऊस में सामान का भंडारण	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
ग	विलम्ब शुल्क	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
घ	क्रेन-भाड़ा	60.00	65.00	66.00	67.00	60.00	65.00	66.00	67.00
ङ	पीओएल / एलपीजी पर पोत घाट भाड़ा	2920.00	2920.00	3000.00	2750.00	2920.00	2920.00	3000.00	2750.00
च	विभिन्न तुलन प्रसार इत्यादि	125.00	140.00	150.00	150.00	125.00	140.00	150.00	150.00
छ	प्लग प्वाइंट प्रसार	30.00	30.00	32.00	33.00	30.00	30.00	32.00	33.00
ज	वेतन प्रोत्साहन लेवी	2320.00	2500.00	2200.00	2190.00	2320.00	2500.00	2200.00	2190.00
	उप जोड़	9380.41	9934.47	9461.50	9312.75	9380.41	9934.47	9461.50	9312.75
झ	आवृत्ति एफएचआई	59.65	66.74	64.66	63.05	59.65	66.74	64.66	63.05
	जोड़-I	9440.06	10001.21	9526.16	9375.80	9440.06	10001.21	9526.16	9375.80
II	प्रचालन लागत								
क	सामा. कार्गो का प्रहस्तन और भंडारण	122.51	102.51	104.20	111.60	122.51	102.51	104.20	111.60
ख	क्रेन का प्रचालन और अनुरक्षण	55.05	48.05	48.85	48.85	55.05	48.05	48.85	48.85
ग	सामान्य सुविधाओं पर व्यय	147.13	154.66	160.65	170.72	147.13	154.66	160.65	170.72
घ	प्रशासन और सामान्य व्यय	184.72	190.85	188.44	248.92	184.72	190.85	188.44	248.92
ङ	श्रम लागत	2803.15	2798.20	2800.00	3000.00	2803.15	2798.20	2800.00	3000.00
च	उप जोड़	3112.56	3294.27	3302.14	3580.09	3112.56	3294.27	3302.14	3580.09
छ	मूल्यवृद्धि	361.31	388.37	569.88	619.21	361.31	388.37	569.88	619.21
ज	वित्त एवं विविध व्यय	252.34	260.81	256.57	253.89	338.89	346.87	345.81	344.96
	उप जोड़	613.35	649.17	826.45	873.10	700.00	735.24	815.48	964.17
	जोड़-II	3726.21	3943.44	4128.59	4453.20	3812.76	4029.51	4217.62	4544.26
III	अधिशेष (I-II)	5713.84	6057.77	5397.57	4922.60	5627.30	5971.70	5308.54	4831.54

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
IV	आर्बिट्रिट प्रबंधन एवं साप्ताहिक उपरिख्य	764.82	843.03	861.88	967.16	776.32	855.35	865.32	971.97
V	ब्याज से पहले शुद्ध अधिशेष (III-IV)	724.32	682.66	618.42	451.59	656.03	614.54	557.06	387.10
VI	ऋणों पर ब्याज	11.51	7.15	6.50	5.36				
VII	ब्याज के बाद शुद्ध अधिशेष	712.81	675.51	611.92	446.23	656.03	614.54	557.06	387.10
VIII	नियोजित पूंजी	5020.97	5007.29	7669.69	8302.76	4857.04	4840.82	7514.37	9141.73
IX	व्यापार - परिसम्पत्तियाँ					4547.55	4526.30	7208.70	8840.38
	व्यापार संबंधी परिसम्पत्तियाँ					309.48	312.51	305.68	301.35
	नियोजित पूंजी पर आरओआई	753.15	751.09	1150.45	1395.42				
	व्यापार परिसम्पत्तियाँ 15%					682.13	679.25	1081.31	1326.00
	व्यापार संबंधी परिसम्पत्तियाँ 6.35%					19.65	19.84	19.41	19.14
	नियोजित पूंजी पर कुल प्रविलास	753.15	751.09	1150.45	1395.42	701.79	699.69	1100.72	1345.19
X	आरओआई के बाद शुद्ध अधिशेष	-40.34	-75.58	-538.53	-949.19	-45.76	-04.55	-543.66	-958.09
XI	प्रचालन आब की प्रविशता के रूप में प्रविलास के बाद शुद्ध अधिशेष	-1.0%	-1.9%	-13.1%	-22.2%	-1%	-2.1%	-13.3%	-22.5%
XII	वर्ष 2006-08 से 2008-09 तक के लिए प्रचालन आब की प्रविशता के रूप में औसत शुद्ध अधिशेष / घाटा			-12.63%				-12.82%	

## संलग्नक-I (ख)

न्यू मैंगलोर पतन न्यास

रेलवे गतिविधि के लिए लागत विवरणी

(रुपये लाखों में)

क्र.	विवरण	एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत				हमारे द्वारा परिवर्तित			
		2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
I	आय								
क	रेलवे कार्य रेलवे	55.00	60.00	70.00	80.00	55.00	60.00	70.00	80.00
ख	आर्बिट्रिट एफएमआई	0.35	0.40	0.48	0.54	0.35	0.40	0.48	0.54
	कुल आय	55.35	60.40	70.48	80.54	55.35	60.40	70.48	80.54
II	प्रचालन लागत								
क	स्टेशन प्रशा. एवं अनुरक्षण	33.00	35.00	45.00	50.00	33.00	35.00	45.00	50.00
ख	भूतल हास	20.00	25.00	48.74	56.24	20.00	25.00	48.74	56.24
ग	प्रमाजित एफएमआई	2.68	2.77	3.50	3.55	3.59	3.69	4.71	4.82
	उप-जोड़	55.68	62.77	97.24	109.79	56.59	63.69	98.45	111.06
III	अधिशेष (I - II)	-0.33	-2.37	-26.76	-29.25	-1.24	-3.29	-27.97	-30.52
IV	आर्बिट्रिट प्रबंधन एवं साप्ता. उपरिख्य	12.40	13.81	18.05	20.61	12.59	14.02	18.12	20.71
V	शुद्ध अधिशेष (III - IV)	-12.72	-16.18	-44.81	-49.86	-13.63	-17.30	-46.10	-51.23
VI	ऋणों पर ब्याज	1.84	1.27	1.29	1.02				
VII	ब्याज के बाद शुद्ध अधिशेष	-14.56	-17.45	-46.10	-50.87	-13.63	-17.30	-46.10	-51.23
VIII	नियोजित पूंजी	947.68	1077.85	1779.94	2024.12	946.11	1077.66	1762.04	2027.83
IX	व्यापार परिसम्पत्तियाँ					941.09	1072.54	1775.63	2021.41
	व्यापार संबंधी परिसम्पत्तियाँ					5.02	5.12	6.40	6.42
	नियोजित पूंजी पर आरओआई	142.15	161.68	266.99	303.62				
	व्यापार परिसम्पत्तियाँ 15%					141.18	160.69	266.35	303.21
	व्यापार संबंधी परिसम्पत्तियाँ 6.35%					0.32	0.33	0.41	0.41

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
IV	आवंटित प्रबंधन और सामान्य प्रशा. व्यय	1100.18	1300.13	1324.65	1475.78	1187.06	1310.13	1329.93	1483.10
V	ब्याज से पहले शुद्ध अभिलेख (III-IV)	4544.66	4757.64	4072.92	3446.84	4440.24	4652.58	3078.00	3348.44
VI	आ.पों पर ब्याज	29.69	20.97	14.58	10.79	0.00	0.00	9.00	9.00
VII	ब्याज के बाद शुद्ध अभिलेख	4514.98	4736.66	4058.30	3436.05	4440.24	4652.58	3078.00	3348.44
VIII	नियोजित पूंजी आपात परिसम्पत्तियाँ आपात संबंधी परिसम्पत्तियाँ	12915.32	15277.64	16804.04	17981.33	12671.23 12198.01 473.23	15040.38 14558.42 481.96	16581.89 16080.68 522.81	17750.40 17223.17 527.28
IX	नियोजित पूंजी पर आरओआई आपात परिसम्पत्तियाँ 15% आपात संबंधी परिसम्पत्तियाँ 8.35% नियोजित पूंजी पर कुल प्रतिफल	1037.30	2291.80	2520.81	2087.20	1829.79 30.95	2183.78 36.60	2408.86 33.20	2583.47 33.48
X	आरओआई के बाद शुद्ध अभिलेख (VIII-IX)	1937.30	2291.88	2520.81	2097.20	1859.75	2214.37	2442.06	2616.95
XI	आरओआई के बाद शुद्ध अभिलेख (VIII-IX) प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में प्रचालन के बाद शुद्ध अभिलेख	2577.68	2444.09	1537.74	738.85	2580.40	2438.81	1536.54	731.45
XII	वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में औसत शुद्ध अभिलेख / चाटा	27.5%	24.6%	16.3%	7.9%	28%	24.5%	16.2%	7.9%
				16.45%			16.39%		

## संलग्नक-I (ग)

न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास

पत्तन और गोदी सुविधा (एमआरपीएल के अलावा) की लागत विवरणी

(रुपये लाखों में)

क्र.	विवरण	एमआरपीटी द्वारा प्रस्तुत				हमारे द्वारा परिवर्तित			
		2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
I	प्रचालन आय								
क	पाइलटेशन	2024.66	2103.66	2199.50	2279.14	2024.66	2103.66	2199.50	2279.14
ख	पोवरबर्नज और लॉन्ग रनल प्रभार	218.00	231.00	275.00	300.00	218.00	231.00	275.00	300.00
ग	वर्ष भाटा	809.49	842.57	789.23	820.51	809.49	842.57	789.23	820.51
घ	पत्तन देयताएँ	688.67	713.71	785.78	733.04	688.67	713.71	705.79	733.04
ङ	जल आपूर्ति तथा विविध	112.80	119.40	126.50	134.00	112.80	119.40	126.50	134.00
च	उप जोड़	3853.64	4010.34	4096.03	4260.69	3853.64	4010.34	4096.03	4260.69
	आवंटित एमआरपीआई	24.51	26.94	27.99	28.80	24.51	26.94	27.99	28.80
	जोड़-I	3878.15	4037.28	4124.02	4295.58	3878.15	4037.28	4124.02	4295.58
II	प्रचालन लागत								
क	पोवरबर्नज, बर्निंग और लॉन्ग रनल प्रभार	573.04	594.88	478.18	521.57	573.04	594.88	478.18	521.57
ख	पाइलटेशन	123.52	125.91	134.87	154.88	123.52	125.91	134.87	154.88
ग	पोरों को जल आपूर्ति	124.85	129.30	132.00	133.00	124.85	129.30	132.00	133.00
घ	अग्निसमन	74.99	79.36	84.10	86.56	74.99	79.36	84.10	86.56
ङ	सटलट निष्कर्षण और नौवहन सर्वेक्षण	993.82	1051.17	1155.90	1241.95	993.82	1051.17	1155.90	1241.95
च	बंदरगाह परत और निचम नौव. सहस्रता	42.70	33.10	33.65	35.33	42.70	33.10	33.65	35.33
छ	ओ एंड एच सर्वे लांच	45.32	33.98	39.58	50.06	45.32	33.98	39.58	50.06
ज	गोदियों / बंदरगाहों की दीवारों का अनु.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
झ	प्रचालन एवं सामान्य व्यय	57.32	88.37	90.25	122.90	57.32	88.37	90.25	122.90
ञ	ओ एंड एच डिपेलस्टिंग व्यय								
ट	उप जोड़	2035.56	2136.07	2148.53	2346.25	2035.56	2136.07	2148.53	2346.25
ठ	मृत्युहानि	188.62	206.41	328.25	364.18	188.62	206.41	328.25	364.18
ड	वित्त एवं विविध व्यय	165.03	169.11	166.94	166.30	221.83	224.92	224.87	226.07
	जोड़-II	2389.20	2511.59	2643.71	2876.83	2445.80	2567.39	2791.84	2836.51
III	अभिलेख (I-II)	1488.94	1525.69	1480.30	1418.75	1432.34	1400.89	1422.37	1399.07

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
X	नियोजित पूंजी पर कुल प्रविलम्ब ब्याज और प्रविलम्ब के बाद कुल अधिशेष (VII-IX)	142.15	181.68	286.99	303.62	141.48	161.21	266.75	303.62
XI	प्रचलन आय की प्रतिशतता के रूप में प्रति लाभ के बाद शुद्ध अधिशेष	-156.71	-179.13	-313.10	-354.49	-185.31	-178.51	-312.85	-354.85
XII	वर्ष 2006-08 से 2008-09 के लिए प्रचलन आय की प्रतिशतता के रूप में औसत अधिशेष / घाटा	-283%	-297%	-444%	-440%	-281%	-296%	-444%	-441%
				-403.20%				-403.0%	

## संलग्नक-I (क.)

## न्यू मैंगलोर पतन ब्याज

## सम्पदा गतिविधि के लिए लागत विवरणी

(रूपये लाखों में)

क्र.	विवरण	एनएनपीटी द्वारा प्रस्तुत				हमारे द्वारा परिवर्तित			
		2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
I	प्रचलन आय								
क	पट्टेदारी सहित भूमि किन्नावा	1,410.22	1,420.20	1,500.20	1,600.20	1,410.22	1,420.20	1,500.20	1,600.20
ख	आवासीय भवनों का किन्नावा	16.03	13.53	14.83	15.03	16.03	13.53	14.03	15.03
ग	गैर आवासीय भवनों का किन्नावा	108.00	68.00	100.00	110.00	108.00	68.00	100.00	110.00
घ	इतर आय	116.00	122.10	122.10	124.10	116.00	122.10	122.10	124.10
ङ	प्रचलन लागत	1,650.25	1,623.83	1,736.33	1,849.33	1,650.25	1,623.83	1,736.33	1,849.33
	आर्बिट्रिट एफएचआई	10.49	10.91	11.87	12.52	10.49	10.91	11.87	12.52
	कुल I	1,660.74	1,634.74	1,748.20	1,861.85	1,660.74	1,634.74	1,748.20	1,861.85
II	प्रचलन लागत								
क	आवासीय भवन	68.59	58.08	60.20	66.20	68.59	58.08	60.20	66.20
ख	गैर-आवासीय भवन	94.57	95.73	96.00	100.00	94.57	95.73	96.00	100.00
ग	इतर व्यव	83.98	91.11	93.00	97.00	83.98	91.11	93.00	97.00
घ	उप - जोड़	247.14	244.92	249.20	263.20	247.14	244.92	249.20	263.20
ङ	मूल्य हात	91.33	101.33	84.18	86.30	91.33	101.33	84.18	86.30
	वित्त एवं विविध व्यव	20.04	19.39	19.36	18.67	26.91	25.79	26.08	25.36
	उप-जोड़	111.36	120.72	103.54	104.97	110.24	127.12	110.26	111.66
	जोड़ II	358.50	365.64	352.74	368.17	365.38	372.04	359.46	374.86
III	अधिशेष (I - II)	1,302.24	1,269.10	1,395.46	1,493.68	1,295.36	1,262.70	1,388.74	1,486.99
IV	आर्बिट्रिट प्रबंधन एवं साधा. उपरिव्यव	92.83	96.66	99.97	108.49	94.25	98.07	100.36	109.03
V	शुद्ध अधिशेष (III - IV)	1,209.41	1,172.44	1,295.49	1,385.19	1,201.11	1,164.63	1,288.37	1,377.95
VI	आर्थों पर ब्याज	6.68	4.10	2.63	1.83				
VII	ब्याज के बाद शुद्ध अधिशेष	1,202.74	1,168.34	1,292.86	1,383.36	1,201.11	1,164.63	1,288.37	1,377.95
VIII	नियोजित पूंजी	3,037.36	3,052.12	3,068.30	3,083.16	3,020.50	3,039.35	3,057.47	3,073.07
	व्यापार परिसम्पत्तियाँ					2,982.92	3,003.52	3,022.02	3,039.27
	व्यापार संबंधी परिसम्पत्तियाँ					37.57	35.83	35.45	333.80
IX	नियोजित पूंजी पर आरओआई	455.60	457.82	460.24	462.47				
	व्यापार परिसम्पत्तियाँ 15%					447.44	450.53	453.30	45.89
	व्यापार संबंधी परिसम्पत्तियाँ 6.35% की दर से					2.39	2.28	2.25	2.15
	नियोजित पूंजी पर कुल प्रविलम्ब ब्याज और प्रविलम्ब के बाद कुल अधिशेष (VII-IX)	455.60	457.82	460.24	462.47	449.82	452.80	455.55	458.64
X		747.14	710.52	832.62	920.68	751.29	711.83	832.82	919.91
XI	प्रचलन आय की प्रतिशतता के रूप में प्रति लाभ के बाद शुद्ध अधिशेष	45.27%	43.76%	47.95%	48.80%	45.53%	43.84%	47.96%	49.74%
XII	वर्ष 2006-08 से 2008-09 के लिए प्रचलन आय की प्रतिशतता के रूप में औसत अधिशेष / घाटा			47.30%				47.31%	

## संलग्नक-II

न्यू बैंगलोर पथन न्यास की समेकित लागत विवरणी  
केआईओसीएल एवं एमआरपीएल समेत

(रुपये लाखों में)

क्र.	विवरण	एनएचपीटी द्वारा प्रस्तुत				हमारे द्वारा परिवर्तित			
		2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
I	यातायात (लाख टनों में)	375.00	385.00	390.08	410.00	375.00	385.00	390.88	418.00
	प्रचालन व्यय								
	कर्मों प्रशिक्षण और संस्करण	18018.41	17692.47	17523.50	19528.75	18818.41	17692.47	17523.50	19520.75
	पत्तन एवं गोदी	6944.78	7224.71	7475.29	7870.69	6944.69	7224.71	7475.29	7870.69
	रेलवे	55.00	60.00	70.08	88.00	55.88	68.80	78.00	80.08
II	सम्पदा किराया	1650.25	1623.83	1736.33	1849.33	1650.25	1623.83	1736.33	1849.33
	उप जोड़	26668.35	26601.01	26805.12	29320.77	26668.35	26681.81	26005.12	29328.77
III	वित्त एवं विविध	95.00	105.00	105.00	105.00	95.00	185.00	105.00	105.00
	कुल-I	26763.35	26706.01	26910.12	29425.77	26763.35	26706.01	26910.12	29425.77
IV	प्रचालन लागत								
	कर्मों प्रशिक्षण और संस्करण	3288.97	3472.74	3496.05	3820.49	3288.97	3472.74	3496.05	3820.49
	पत्तन एवं गोदी	5438.26	5471.83	5609.08	6163.40	5438.26	5471.83	5689.00	6163.40
	रेलवे	33.00	35.00	45.00	58.00	33.88	35.00	45.00	50.00
	सम्पदा किराया	247.14	244.92	249.20	263.20	247.14	244.92	249.28	263.20
V	उप जोड़	9007.37	9224.49	9399.25	10297.09	9007.37	9224.49	9399.25	10297.09
	मृत्युभार	1760.00	1818.00	2192.78	2297.98	1768.88	1810.00	2192.78	2297.98
VI	वित्त एवं विविध व्यय	730.25	730.30	730.30	730.25	730.25	730.30	730.30	738.25
	जोड़-II	11497.62	11764.79	12322.25	13325.32	11497.62	11764.79	12322.25	13325.32
VII	अधिशेष (I-II)	15265.73	14941.22	14587.87	16108.45	15265.73	14941.22	14587.87	16100.45
VIII	प्रबंधन एवं सामान्य उपरिचय	2962.98	3166.97	3207.46	3576.59	2962.98	3166.97	3207.46	3576.59
IX	ब्याज से पहले शुद्ध अधिशेष (III-IV)	12302.75	11774.25	11380.41	12523.86	12302.75	11774.25	11380.41	12523.86
X	एमआरपीएल परियोजना से संबंधी ऋणों पर ब्याज	1249.70	933.50	682.13	293.71	1200.88	900.00	657.13	274.71
XI	ब्याज के बाद शुद्ध अधिशेष	11053.05	10840.75	10698.28	12238.15	11102.75	10874.25	10723.28	12249.15
XII	नियोजित पूंजी पर आरओआई	8129.83	8369.14	8971.21	9305.98	5766.79	8115.85	7091.26	7677.54
XIII	आरओआई के बाद शुद्ध अधिशेष (VII-XII)	2923.22	2471.61	1727.87	2924.19	5315.96	4758.40	3032.82	4571.62
XIV	प्रचालन आय की प्रविष्टता के रूप में	18.96%	9.29%	6.44%	9.97%	19.93%	17.89%	13.55%	15.59%
XV	वर्ष 2006-08 से 2008-09 तक के लिए प्रचालन आय की प्रविष्टता के रूप में औसत शुद्ध अधिशेष / घाटा			8.61%			15.07%		

**संलग्नक-III**  
**न्यू मंगलौर पत्तन न्यास**  
**दरमान**  
**अध्याय-I**

परिभाषाएँ और सामान्य निबंधन एवं शर्तें

**1.1 परिभाषा-सामान्य**

इस दरमान में जब तक प्रसंग के अनुसार अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी :-

- (I) "तटीय पोत" का अर्थ होगा सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी किया गया वैध तटीय लाइसेंस धारक कोई भी पोत जो भारत में किसी भी पत्तन या स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन या स्थान के बीच केवल व्यापार के लिए लगा हुआ हो।
- (II) "विदेश गामी पोत" का अर्थ तटीय पोत से इतर कई अन्य पोत होगा।

**1.2 सामान्य निबंधन एवं शर्तें**

- (i) पोत की वैधानिक स्थिति, जिसकी पुष्टि सीमा शुल्क या नौवहन महानिदेशालय द्वारा जारी प्रमाणन द्वारा होगी, पोत संबंधी प्रभार लगाने के प्रयोजन से तटीय या विदेशगामी के रूप में इसके वर्गीकरण के लिए निर्णायक अवयव होगी और कार्गो की प्रकृति या इसके मूल स्थान का इस प्रयोजन से कोई संबंध नहीं होगा।
- (ii) (क) पोत संबंधी प्रभार पोत स्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर लगाए जाएंगे। जहाँ कहीं भी दरें अमरीकी डालरों में अंकित होंगी, भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक या इसके सहयोगियों का सार्वजनिक क्षेत्र के किसी अन्य बैंक द्वारा जिसे समय-समय पर विनिर्दिष्ट किया गया हो के द्वारा अधिसूचित बाजार क्रय दर पर अमरीकी मुद्रा को उसके समतुल्य भारतीय रुपयों में परिवर्तित करने के बाद, भारतीय रुपयों में वसूल किया जाएगा। जिस तिथि को पोत, पत्तन की सीमाओं में प्रवेश करेगा, वह तिथि ऐसे परिवर्तन की तिथि गिनी जाएगी।
- (ख) अमरीकी डालर में अंकित कन्टेनर संबंधी प्रभार, उनके समतुल्य भारतीय रुपयों में एकत्रित किए जाएंगे। इस प्रयोजन से आयात कन्टेनरों के मामले में पोत के प्रवेश की तिथि को प्रचलित बाजार क्रय दर और निर्यात कन्टेनरों के मामले में कन्टेनरों के पत्तन परिसर में आगमन की तिथि को प्रचलित बाजार क्रय दर, डालर में अंकित प्रभारों को भारतीय रुपयों में परिवर्तित करने हेतु गिनी जाएगी।  
(आयात कन्टेनरों के मामले में पोत के प्रवेश की तिथि और निर्यात कन्टेनरों के मामले में कन्टेनरों के पत्तन परिसर में आगमन की तिथि डालर में अंकित प्रभारों के ऐसे परिवर्तन का दिन गिना जाएगा)
- (iii) पत्तन में 30 दिन से अधिक रुकने वाले पोतों के मामले में, पोत के आगमन की तिथि से 30 दिन के भीतर एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में, समीक्षा के समय प्रचलित उपयुक्त विनिमय दर के संदर्भ से बिल तैयार करने का आधारभावी प्रभाव से बदल जाएगा।
- (iv) (क) भारतीय पताका वाला जनरल ट्रेडिंग लाइसेंसधारी कोई विदेशगामी पोत सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय-मार्ग में बदल सकता है।
- (ख) विदेशी पताका वाला विदेशगामी कोई पोत नौवहन महानिदेशालय द्वारा जारी समुद्री यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय-मार्ग में परिवर्तित हो सकता है।
- (ग) ऐसे परिवर्तनों के मामले में, जिस समय से पोत तटीय सामान लादना आरम्भ करता है, उसी समय से लदान-पत्तन द्वारा तटीय दरें प्रभार्य हो जाएंगी।
- (घ) ऐसे परिवर्तनों के मामले में, तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी, जब तक पोत तटीय कार्गो उतराई प्रचालन पूरे करता है, उसके तुरंत बाद, उतराई पत्तनों द्वारा विदेशगामी दरें प्रभार्य हो जाएंगी।
- (ङ) नौवहन महानिदेशालय से प्राप्त तटीय लाइसेंसधारी, समर्पित भारतीय तटीय पोतों को तटीय दरों के हकदार होने के लिए किसी अन्य दस्तावेज की आवश्यकता नहीं होगी।
- (v) (क) सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनु रूप प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ख) तापीय कोयले, कच्चे तेल समेत पीओएल, लौह अयस्क और लौह गुटिकाओं से इतर सभी तटीय कार्गो/कन्टेनरों के लिए कार्गो/कन्टेनरों संबंधी प्रभार, सामान्य कार्गो/कन्टेनर प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ग) कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में रियायती दरें, पोत-तट अंतरण और क्वे से भंडारण यार्ड तथा व्युत्क्रम में अन्तरण के लिए पोतघाट भाड़ा समेत सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर, लगाई जानी चाहिए।

- (घ) कन्टेनर संबंधी प्रभारों के मामले में पोत-तट अंतरण और ब्वे से भंडारण यार्ड और व्युत्क्रम में अन्तरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रभारों और कार्गो एवं कन्टेनरों संबंधी पोतघाट भाड़े पर रियायत लागू होगी ।
- (ङ) विदेशी पत्तन से, भारतीय पत्तन 'ख' को उत्तरवर्ती पोतान्तरण हेतु भारतीय पत्तन 'क' पहुँचने वाले कार्गो/कन्टेनर पर तटीय यात्रा के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार लगाये जाएंगे । दूसरे शब्दों में, तटीय यात्रा करने के लिए अनुरक्षा प्राप्त पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/को ले जाए/ लाए गए कार्गो/कन्टेनर रियायत के लिए अर्हक होंगे ।
- (च) तटीय कार्गो/कन्टेनरों/पोतों के लिए प्रभार भारतीय रुपयों में अंकित और संग्रहित किए जाएंगे ।
- (vi) विलम्बित भुगतानों/धन वापसियों पर ब्याज
- (क) उपयोगकर्ता दरमान के अन्तर्गत किसी प्रभार के विलम्बित भुगतान पर 12.25% प्रति वर्ष की दर से ब्याज का भुगतान करेगा ।
- (ख) इसी प्रकार, पत्तन न्यास विलम्बित धन वापसियों पर 12.25% की दर से दण्ड-ब्याज का भुगतान करेगा ।
- (ग) धन वापसी में विलम्ब, सेवाएं पूरी होने या उपयोगकर्ता से अपेक्षित दस्तावेजों की प्रस्तुति की तिथि से, इनमें से जो भी पहले हो, बीस दिन के बाद से गिना जाएगा ।
- (घ) उपयोगकर्ता द्वारा भुगतानों में विलम्ब एनएमपीटी द्वारा बिल प्रस्तुत करने की तिथि के केवल 10 दिन बाद गिना जाएगा । तथापि यह प्रावधान उन मामलों में नहीं लागू होगा जहाँ भुगतान, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में अनुबंध के अनुसार, सेवाएं प्राप्त करने/पत्तन सम्पत्तियों के उपयोग से पहले किया जाना है और/या जहाँ प्रभारों का अग्रिम भुगतान दरमान में एक शर्त के रूप में निर्धारित है ।
- (vii) कोई भी धन वापसी तब तक नहीं की जाएगी जब तक धन वापसी योग्य राशि रु. 100/- या उससे कम है । इसी प्रकार, एनएमपीटी भी तब तक कोई पूरक या अन्डर चार्ज बिल नहीं प्रस्तुत करेगा जब तक पत्तन की बकाया राशि रु. 100/- या उससे कम है ।
- (viii) परिकलित किए गए सभी प्रभार, प्रत्येक वर्ग में, अगले उच्चतर रुपये में परिवर्तित किए जाएंगे ।
- (ix) (क) दरमान में निर्धारित दरें उच्चतम स्तर हैं; इसी प्रकार छूट और कटौतियाँ जमीनी स्तर हैं । एनएमपीटी, यदि चाहे तो, निम्नतर दर प्रभारित कर सकता है और/या उच्चतर छूट और कटौतियाँ अनुमत कर सकता है ।
- (ख) पत्तन, यदि चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के अनुप्रयोग को शासित करने वाली सशर्तताओं को तर्क संगत बना सकता है, यदि इस प्रकार का तर्क संगत बनाना प्रति यूनिट दर में उपयोगकर्ताओं को राहत देता हो और दरमान में निर्धारित यूनिट दरें उच्चतम स्तर से अधिक न हों ।
- (ग) पत्तनों को ऐसी निम्नतर दरों या और/या ऐसी दरों के अनुप्रयोग को शासित करने वाली सशर्तताओं को तर्क संगत बनाने के बारे में लोगों को अधिसूचित करना चाहिए और ऐसी निम्नतर दरों में और/या ऐसी दरों के अनुप्रयोग को शासित करने वाली सशर्तताओं में और परिवर्तन के बारे में लोगों को अधिसूचित करता रहे, बशर्त तय की गई नई दरें इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक न हों ।
- (x) उपयोगकर्ताओं से, एक तर्क संगत स्तर से आगे ऐसे विलम्ब के लिए जिसके लिए एनएमपीटी उत्तरदायी हो, प्रभार का भुगतान करने की अपेक्षा नहीं की जाएगी ।

## अध्याय-II

### पोत संबंधी प्रभार

#### 2.1 पत्तन देयताएँ

प्रभार्य पोत (15 टन और इससे अधिक वाले समुद्रगामी पोत)	दर-प्रति जीआरटी		उसी पोत के बारे में भुगतान की बारम्बारता	
	विदेशगामी-पोत (अम. डालर में)	तटीय पोत (रु. में)	विदेशगामी पोत	तटीय पोत
(i) पोत (जलयान)/स्टीमर्स	0.143	2.32	प्रति प्रवेश	प्रति प्रवेश
(ii) कर्षण नौकाएँ, लाँच, बार्जेज इत्यादि ऊपर सम्मिलित नहीं	0.040	1.07	प्रति प्रवेश	प्रति प्रवेश

**नोट :**

1. 'पोत' का अर्थ उस पोत से है जो पूरी तरह से वायु शक्ति से आगे बढ़ता है और 'स्टीमर' से अर्थ जलयान के अलावा किसी भी पोत से है। सहायक इंजनों से युक्त समुद्री याला वाले पोतों के बारे में प्रभार जलयानों/पोतों के लिए लागू दर पर ही लगाए जाएंगे।
2. पत्तन में बेलास्ट में प्रवेश करने वाले पोत पर, जिसमें याली न हों, उन पत्तन देयताओं का केवल 75% ही प्रभारित किया जाएगा जो अन्यथा उस पर प्रभार्य होतीं।
3. पत्तन में प्रवेश करने वाले उस पोत पर, जिससे न तो कोई यात्री या कार्गो उतर रहा हो और न जिस पर कोई यात्री या कार्गो चढ़ाया जा रहा हो (मरम्मत के प्रयोजन से आवश्यक होने पर पोत से उतारने और पुनः पोत पर चढ़ाने के अपवाद के साथ) उन पत्तन देयताओं का केवल 50% प्रभारित किया जाएगा, जो अन्यथा पोत पर प्रभार्य होतीं।
4. खाली और/या भरे हुए द्रुतगति लैंश बाजेंज को साथ ले जाने जब कोई लैंश पोत 'दूसरी बार' आता है तो उसे ऐसा पोत माना जाएगा जो पत्तन में प्रवेश तो करेगा किन्तु कोई यात्री या कार्गो उतारेगा चढ़ाएगा नहीं, जैसाकि महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 50ख में वर्णित है और उस पर कोई "पत्तन देयता" नहीं प्रभारित की जाएगी।
5. (i) मनोरंजन (प्लैजर) याँच पर या  
(ii) किसी ऐसे पोत पर जो पत्तन छोड़ चुका हो-किन्तु खराब मौसम के दबाव से उसे पहुँची किसी क्षति के परिणामस्वरूप पत्तन में पुनः प्रवेश करने पर विवश हुआ हो, कोई भी पत्तन देयता प्रभारित नहीं की जाएगी।
6. अलग-अलग बंटे हुए वजन वाले तेल टैंकरों के लिए घटा हुआ सकल टैंक, जो अन्तर्राष्ट्रीय टनेज प्रमाण-पत्र के अभ्युक्ति कॉलम में दर्शाया गया है, को पत्तन देयता लगाने के प्रयोजन से उसका सकल टनेज माना जायेगा।

**2.2 पाइलटेज :**

पोतों का वर्गीकरण	दर-प्रति जीआरटी	
	विदेशगामी-पोत (अम. डालर में)	तटीय पोत (रुपयों में)
(i). पाइलटेज के लिए, दोनों भीतरी और बाहरी ओर		
(क) 30,000 जीआरटी तक	0.320 बशर्ते कम से कम 960 अम. डालर हो	8.55 बशर्ते न्यूनतम रु. 25,661.00 हो
(ख) 30,001 से 60,000 जीआरटी तक	\$ 9600 + \$ 0.256 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक	रु. 2,56,608 + रु. 6.84 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक
(ग) 60,001 जीआरटी और इससे अधिक	\$ 17,280 + \$ 0.224 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक पर	रु. 461894 + रु. 5.99 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक पर
<b>दर प्रति पोत</b>		
(ii)(क) बर्जेज कर्षण नौकाएँ, लॉच इत्यादि ऊपर बिनिर्दिष्ट नहीं और समुद्री यात्री पोत (सहायक इंजनों सहित/के बिना) और 199 जीआरटी तक के मछुआरे पोत	\$ 71.34 प्रति पोत	रु. 1907.00 प्रति पोत
(iii) 200 जीआरटी और अधिक	\$ 107.00 प्रति पोत	रु. 2860.00 प्रति पोत

**नोट :**

1. पाइलटेज-सह-कर्षण शुल्क एक सम्मिश्र शुल्क होगा और इसमें आने-जाने की पाइलटेज के लिए पत्तन के पाइलट की सेवाओं के साथ एक भीतरी और बाहरी ओर आवागमन, पर्याप्त क्षमता की कर्षण नौकाओं/लौचों की अपेक्षित संख्या के साथ कर्षण शुल्क (टोकन) और पत्तन की सुविधा के लिए पोत के स्थलांतरण/स्थलांतरणों और लंगर नौकाओं की आपूर्ति शामिल होगी।
2. पत्तन की सुविधा के लिए पोत के स्थलांतरण पर स्थलांतरण के लिए पोत पर कोई प्रभार नहीं लगाया जाएगा।



(i) “पत्तन की सुविधा” को निम्नलिखित अर्थ के लिए परिभाषित किया जाता है :

(क) यदि बर्थ में किसी कार्यरत कार्गो पोत को या लंगरगाह स्थित किसी पोत को तलछट निकर्षण कार्य/जल सर्वेक्षण कार्य करने के लिए या किसी ड्रैजर को बर्थ आर्बिट कराने के लिए या बर्थों की मरम्मत, अनुरक्षण और ऐसे ही समान करने हेतु जिसके कारण स्थलांतरण/पाइलटेज की आवश्यकता है, ऐसे स्थलांतरण/पाइलटेज को “पत्तन सुविधा के लिए स्थलांतरण” माना जाएगा। इस प्रकार से स्थलांतरित किए गए पोतों को उनके पूर्ववर्ती स्थान पर लाने हेतु किया गया स्थलांतरण/पाइलटेज भी “पत्तन सुविधा के लिए स्थलांतरण” माना जाएगा।

(ख) किसी अन्य पोत की सुविधा/लाभ के लिए किए गए स्थलांतरण/पाइलटेज के लिए लाभान्वित हुआ पोत स्थलांतरण और स्थानांतरित पोत की पुनर्स्थापना के लिए स्थलान्तरण/पाइलटेज प्रभार के भुगतान के लिए जिम्मेदार होगा।

3. (i) पोतों के अनुरोध पर किए गए स्थलान्तरण पर निम्नलिखित निर्धारण अनुसार स्थलांतरण प्रभार लेंगे :-

स्थलान्तरण प्रभार :

पोतों का वर्गीकरण	दर-प्रति जीआरटी	
	विदेशगामी-पोत (अम. डालर में)	तटीय पोत (रुपयों में)
(i) (क) 30,000 जीआरटी तक	0.08 बर्शते न्यूनतम 240 अम. डालर हो	2.14 बर्शते न्यूनतम रु. 6415.20 हो
(ख) 30,001 से 60,000 जीआरटी तक	अम. डालर 2400+अम. डालर 0.064 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक पर	रु. 64152 + रु. 1.71 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक पर
(ग) 60,001 जीआरटी और अधिक	अम. डालर 4320 + 0.056 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक पर	रु. 115474 + रु. 1.50 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक

दर प्रति पोत		
(i)(क) बर्जेज, कर्षण नौकाएं, लांच इत्यादि, ऊपर विनिर्दिष्ट नहीं और समुद्री यात्री पोत (सहायक इंजनों सहित/के बिना) और 199 जीआरटी तक के मछुआरे पोत	अम. डालर 17.85 प्रति पोत	रु. 477.00 प्रति पोत
(ख) 200 जीआरटी और अधिक	अम. डालर 26.75 प्रति पोत	रु. 715.00 प्रति पोत

(ii) कर्षण नौकाओं को जब स्थलांतरण के लिए उपयोग में न लाया जा रहा हो, तब स्थलांतरण प्रभारों में 50% की रियायत दी जाएगी।

4. ऊपर निर्धारित स्थलांतरण प्रभार गोदी-खाड़ी के भीतर पोतों के आवागमन (हलचल) के लिए है। गोदी-खाड़ी के बाहर लंगरगाह से आवागमन पाइलटेज शुल्क के दूसरे समुच्चय के लिए अर्हक होगा।

5. किसी पोत के पत्तन में ठहरने की अवधि के दौरान यदि उसकी वैधानिक स्थिति विदेश गामी से तटीय तथा व्युत्क्रम में बदलती है, तो समेकित पाइलटेज को दो समान भागों में बांट देना चाहिए। (अर्थात्, एक भीतरी और दूसरा बाहर की ओर पाइलटेज के लिए) जो प्रासंगिक आवागमन (हलचल) घटने के समय पोत की प्रचलित वैधानिक स्थिति के अनुसार प्रभारित किया जाना चाहिए।

6. जहां किसी पोत का आवागमन, कर्षण नौका के खराब हो जाने, अपर्याप्त लंबाई, समुचित फेंडरों इत्यादि के अभाव जैसे कारणों से, जिनके लिए पोत का कोई दोष न हो, रोक दिया गया हो या बदल दिया गया हो, असफल (स्थगित) प्रचालन के लिए पोत पर तब तक कोई प्रभार नहीं लगाया जाएगा जब तक वह पोत आर्बिट बर्थ पर नहीं चला जाता।

7. कोल्ड मूव पर जैसाकि पोत के मास्टर द्वारा प्रमाणित किया गया हो, अर्थात्, किसी प्रचालन में आंशिक रूप से या पूर्ण रूप से पोत के इंजन की शक्ति के बिना किसी पोत की पाइलटिंग के लिए ऊपर कोई निर्धारित पाइलटेज प्रभारों की अनुसूची के अनुसार देय दरों पर 20% सर चार्ज लगाया जाएगा।

8. चालू इंजन वाले आवागमन (हॉट मूवमेंट्स) के दौरे के दौरान यदि कोई पोत कुछ समय तक, जो पांच मिनट से अधिक न हो, पूर्ण शक्ति नहीं दे पाता है तो इसे बंद इंजन की हलचल (कोल्डमूव) नहीं माना जाएगा।
9. यदि कोई पोत, अपरिहार्य कारणों से पाइलट को पत्तन सीमाओं से बाहर ले जाता है तो पोत का मास्टर पाइलट को अगले निकटतम पत्तन पर छोड़ने के लिए बाध्य होगा और (पोत के) मास्टर, स्वामी या उसके प्रतिनिधि पाइलट के प्रत्यावर्तन और उससे जुड़ी सभी औपचारिकताओं के लिए जिम्मेदार होंगे और इस प्रकार ले जाए गए पाइलट के भोजन, आवास, अन्य न्याय संगत खर्चों तथा प्रत्यावर्तन पर होने वाले खर्चों के लिए उत्तरदायी (देनदार) होंगे। इनके अतिरिक्त, जब तक पाइलट पत्तन पर अपनी ड्यूटी पर वापिस लौटने की सूचना देता है, तब तक के लिए पोत के मास्टर द्वारा, तटीय पोतों के मामले में रु. 76.00 प्रतिघंटा और विदेशगामी पोत के मामले में अमरीकी डालर 2.84 प्रतिघंटा की दर से प्रतिपूर्ति देय होगी।

### 2.3. पोतों के डिटेन्शन प्रभार

क्रम सं.	ब्यौरा	विदेशगामी पोत (अम. डालर में)	तटीय पोत (रुपयों में)
(i)	06.00 बजे से 18.00 बजे के बीच या 18.00 बजे से 06.00 बजे के बीच पाइलटेज हेतु पाइलेट की सेवाओं के लिए दिया गया मांगपत्र रद्द करने के लिए क्रमशः 2 घंटे से भी कम का नोटिस या 6 घंटे से भी कम का नोटिस देने पर	71.34	1907.00
(ii)	किसी स्टीमर द्वारा पाइलट को मांगपत्र में दिए गए समय से 30 मिनट से अधिक रोकने के लिए:		
	(क) पहले 1 घंटे या उसके अंश के लिए	36.66	953.20
	(ख) बाद के प्रत्येक घंटे या उसके अंश के लिए	29.73	794.70

#### नोट :-

यदि कोई पाइलट स्टीमर पर चढ़ता तो है किन्तु यह सूचित करने पर कि उसके सेवाओं की आवश्यकता नहीं है, उसे वापिस लौटना पड़ता है, तो ऊपर उप-पद (i) में विनिर्दिष्ट निरस्तीकरण प्रभार लगाए जाएंगे। पाइलट के स्टीमर पर चढ़ने के बाद यदि उसे 30 मिनट से अधिक समय तक प्रतीक्षा करवाई जाती है और तब उसे सूचित किया जाता है कि उसकी सेवाओं की आवश्यकता नहीं है तो निरस्तीकरण प्रभारों के साथ-साथ ऊपर उप-पद (ii) में विनिर्दिष्ट प्रभार लगाए जाएंगे।

### 2.4. बर्थ किराया प्रभार

#### 2.4.1. उन बर्थों पर अधिकार पाने के लिए बर्थ किराया प्रभार जहां पोतघाट क्रेनें संस्थापित हैं।

पोत का वर्गीकरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका अंश	
	विदेशगामी पोत (अम. डालर में)	तटीय पोत (रुपयों में)
तेल टैंकर से इतर पोत		
जीआरटी का ध्यान किए बिना सभी पोत	0.21 सैन्ड्स बशर्ते न्यूनतम अम. डालर 7.50 हो।	0.056 बशर्ते न्यूनतम रु. 200.50 हो।

#### 2.4.2. उन बर्थों पर अधिकार पाने के लिए बर्थ किराया प्रभार जहां पोतघाट क्रेनें संस्थापित नहीं हैं।

पोत का वर्गीकरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका अंश	
	विदेशगामी पोत (अम. डालर में)	तटीय पोत (रुपयों में)
तेल टैंकर से इतर पोत		
जीआरटी का ध्यान किए बिना सभी पोत	0.17 सैन्ड्स बशर्ते न्यूनतम अम. डालर 6 हो।	0.045 बशर्ते न्यूनतम रु. 160.40 हो।

## 2.4.3. तेल टैंकर और अन्य पोत

पोत का वर्गीकरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका अंश	
	विदेशगामी पोत (अम. डालर में)	तटीय पोत (रुपयों में)
(i) टैंकर/तेल टैंकर्स	0.25 सैन्ट्स बशर्ते न्यूनतम अम.डालर 4.95 हो	0.067 बशर्ते न्यूनतम रु. 132.30 हो
(ii) समुद्री यात्री पोत, बीज कर्षण नौकाएं (स्टीमर और टैंकरों से इतर पोत)	अम. डालर 3.096 प्रति पोत/घंटा	82.75 प्रति पोत/घंटा
(iii) मछुआरे पोत/ट्रॉलर्स	अम. डालर 0.495 प्रति पोत/घंटा	13.25 प्रति पोत/घंटा
(iv) डबल बैंकिंग	जब कभी कोई पोत किसी अन्य पोत के साथ, जो किसी बर्थ पर काबिज है, डबल बैंकड है तो उससे ऊपर विनिर्दिष्ट बर्थ किराए का 50% प्रभारित किया जाएगा।	

## (v) मदर शिप्स :

- (क) यदि मदर शिप्स पोतघाट के बगल में बर्थ किए गए हैं तो अन्य मचेंट पोतों पर लगने वाले सभी प्रभार (इनसे भी) वसूले जा सकेंगे।
- (ख) यदि बाहरी लंगरगाह पर लंगर डाले हुए है, तो कोई पाइलटेंज शुल्क बर्थ किराया, लंगरगाह प्रभार और कर्षण नौका भाड़ा प्रभार नहीं होगा।
- (ग) यदि अन्दरूनी लंगरगाह पर लंगर डाले हुए है, तो बर्थ किराए छोड़कर शेष सभी लगने वाले पोत संबंधी प्रभार वसूल किए जाएंगे।

## (vi) लैश बार्जेस:

- (क) कार्गो के लदान और उतराई प्रचालन के दौरान तटीय पोतों के लिए रु. 12.05 प्रतिबार्ज प्रतिघंटा या उसका अंश की दर से और विदेशगामी पोतों के लिए अम. डालर 0.45 प्रति बार्ज प्रतिघंटा या उसका अंश की दर से बर्थ किराया प्रभार लगाया जाएगा।
- (ख) जब बार्जेज सुरक्षित फ्लीटिंग क्षेत्र में प्रतीक्षा करते हैं तो उन पर, तटीय पोतों के लिए रु. 4.00 प्रतिबार्ज प्रतिघंटा या उसके अंश की दर से और विदेशगामी पोतों के लिए अम. डालर 0.15 प्रतिबार्ज प्रतिघंटा या उसके अंश की दर से प्रभार लगाया जाएगा।
- (ग) बार्जों की खींचकर ले जाने के लिए, कर्षण नौकाओं या लांचों के लिए निर्धारित दर के अनुसार, जैसा भी मामला हो, प्रभार होंगे।

## नोट्स:

- किसी पोत को बर्थ में, लंगर या रस्सी की मदद से, लाकर खड़ा कर देने की प्रक्रिया पूरी हो जाने के समय से बर्थ किराया लगाना आरंभ हो जाएगा।
- (i) जब कोई पोत समुद्री यात्रा पर जाने की अपनी तैयारी का संकेत दे दे तो उसके 4 घंटे बाद से बर्थ किराया लगाना रुक जाएगा। झूठा संकेत देने पर एक दिन (24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभार के बराबर दण्ड बर्थ किराया प्रभार लगाया जाएगा।  
जब कोई पोत (जलयान) उसका इंजन तैयार न होने पर या कार्गो प्रचालन पूरा न होने पर या किसी अन्य ऐसे कारण से जिसके लिए पोत को उत्तरदायी ठहराया जा सके, बर्थ छोड़ने के लिए तैयार न होने पर भी प्रत्याशा में अपने तैयार होने का संकेत दे देता है और पाइलट की मांग करता है, वह संकेत झूठा संकेत कहलाएगा। जब कोई पोत प्रतिकूल ज्वार भाटे, रात्रि नौचालन के अभाव में या प्रतिकूल मौसम के कारण समुद्री यात्रा पर निकलने में असमर्थ होता है तो यह स्थिति तैयारी के संकेत से बाहर होती है।
- (ii) अनुकूल ज्वार-भाटा स्थितियों की प्रतीक्षा या तूफानी मौसम रात्रि नौचालन सुविधाओं के अभाव के कारण पोत द्वारा की गई प्रतीक्षा का समय बर्थ किराया रोकने की समय सीमा से बाहर होगा।
- कोई पोत, पत्तन अधिकारियों द्वारा विधिवत् चेतावनी दिए जाने के बाद, आसन्न तूफान के कारण, यदि पत्तन में ठहरने का निर्णय लेता है तो उस पर चेतावनी के अन्तर्गत आयी अवधि के लिए विनिर्दिष्ट दरों से प्रभार लगेगा और उस पर पोत के मामले में जिसने चेतावनी के समय लदान या उतराई पूरी नहीं की है, लदान या उतराई पूरी करने के बाद के दिन से (यह प्रभार) लगाना आरंभ होगा।

4. उस पोत पर जिस की सुविधा के लिए, विशिष्ट बर्थ पर प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की प्रकृति के कारण, पड़ोस का बर्थ/के बर्थ खाली रखे गए हैं, उसके स्वयं के द्वारा काबिज बर्थ के लिए लगने वाले प्रभारों के साथ, उसके लिए खाली रखी गई बर्थों के बर्थ किराया प्रभार भी लगेंगे।
5. बर्थों पर अनाधिकृत कब्जे के लिए दंड प्रभार, कानून, नियमों, विनियमों के उचित प्रावधानों के अनुसार किसी अन्य कारवाई के पूर्वाग्रह के बिना, पत्तन में किसी बर्थ पर अनाधिकृत कब्जे के लिए बर्थ किराया प्रभार, सम्बद्ध पोत के एजेन्टों/स्वामियों को 8 घंटा पहले (अग्रिम) लिखित सूचना या नोटिस दिए जाने के बाद, निम्नलिखित दरों से लगाए जाएंगे।

(i)	3 दिन या उसके अंश तक	-	बर्थ किराया प्रभार का तीन गुना
(ii)	3 दिन से अधिक और 6 दिन तक	-	बर्थ किराया प्रभार का चार गुना
(iii)	6 दिन से अधिक और 9 दिन तक	-	बर्थ किराया प्रभार का पांच गुना
(iv)	9 दिन से अधिक और तत्पश्चात बाद के दिनों के लिए	-	बर्थ किराया प्रभार का छः गुना और इसी तरह

6. जब पोत, पत्तन के उपस्करों में खराबी आ जाने के कारण या बिजली गुल हो जाने के कारण या अन्य किसी ऐसे कारण से जिसके लिए पत्तन जिम्मेदार हो, जितनी देर बेकार खड़ा रहता है तो उस पर उस अवधि के लिए कोई बर्थ किराया नहीं लगाया जाएगा।

#### 7. प्राइयोरिटी बर्थिंग या आउस्टिंग बर्थिंग

- (i) किसी पोत को प्राइयोरिटी बर्थिंग प्रदान करने के लिए एकल दिवस (24 घंटे) के बर्थ किराया के बराबर या पोत के बर्थ में ठहरने की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराया प्रभार के 75% के बराबर, इनमें से जो भी अधिक हो, प्रभार लिया जाएगा।
- (ii) किसी भी पोत को आउस्टिंग प्राइयोरिटी बर्थिंग प्रदान करने के लिए एकल दिवस (24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभार के बराबर या पोत के बर्थ में ठहरने की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराया प्रभार के 100% के बराबर, इनमें से जो भी अधिक हो, प्रभार लिया जाएगा।
- (iii) "प्राइयोरिटी"/"आउस्टिंग" जैसाकि ऊपर दिखाया गया है, प्रदान करने हेतु शुल्क, निम्नलिखित श्रेणियों के अलावा सभी पोतों से प्रभारित किया जाएगा:-
  - (क) रक्षा मंत्रालय के हित में कार्गो ले जाने वाले पोत ।
  - (ख) सदभावना यात्राओं पर आने वाले रक्षा-पोत ।
  - (ग) महासागर विकास विभाग द्वारा दक्षिणी ध्रुव अभियान के प्रयोजन से किराए पर लिए गए पोत ।
  - (घ) कोई अन्य पोत जिसके लिए पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा विशेष छूट प्रदान की गई है।

#### 8. बर्थ-आरक्षण

- (i) कोई शिपिंग लाइन जो कन्टेनरशिप के लिए अग्रिम आरक्षण चाहती है तो उसे कम से कम 3 माह पहले पोतों के पूर्व-निर्धारित (शेड्यूल्ड) आगमन की सूचना देनी चाहिए । अन्य पोतों के मामले में यह सूचना (नोटिस) कम से कम 1 माह पहले दिया जाना चाहिए शिपिंग लाइन को चाहिए कि वह बर्थ आरक्षण का अनुरोध करते समय पोत के बर्थ में रुकने की संभावित अवधि के बारे में भी सूचित करे।
- (ii) एकल दिवस (24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभार या पोत के पत्तन में ठहरने की प्रत्याशित अवधि के बर्थ किराया 25% के बराबर इनमें से जो भी कम हो, बर्थ आरक्षण प्रभार लिए जाएंगे ।
- (iii) यदि शिपिंग लाइन, पोत को पूर्व-आरक्षित समय पर नहीं लाती है, तो अग्रिम रूप से भुगतान किया गया आरक्षण शुल्क जब्त कर लिया जाएगा ।
- (iv) लाइनर पोतों को बर्थ के लिए आरक्षित समय आरंभ होने के 6 घंटे के भीतर और गैर-लाइनर पोतों को पोत के आगमन हेतु निर्देशित समय से 24 घंटे के भीतर बर्थ पर पहुंचना चाहिए ।

## अध्याय-3

## पोतघाट भाड़ा प्रभारों की अनुसूची

न्यू मंगलौर के पत्तन पर उतारे गये या वहाँ से पोत पर चढ़ाए गए सामान पर पोतघटों, जैट्टियों और उतराई स्थानों के उपयोग के लिए भुगतान की जाने वाली दरें निम्नलिखित विनिर्देशानुसार होंगी :-

## 3.1. ब्रेक-बल्क कार्गो :

क्रम सं.	कार्गो का ब्यौरा ब्रेक बल्क कार्गो	मूल्याधारित दरें	
		विदेश गामी	तटीय
1.	मसाले (इलायची, सोंठ, हल्दी, धनिया बीज, काली मिर्च, लाल मिर्च इत्यादि)	0.02%	0.12%
2.	सूखी मछली, ताजा, नमक लगे परिरक्षित या जमाएं हुए झींगा, मछली, मेंढक की टांगे, और परिरक्षित या जमाएं हुए झींगा (लोब्सटर्स)	0.08%	0.048%
3.	यार्न, सूती और ऊनी कच्चा व्यर्थ या निर्मित मुख्य रेशा उत्पाद	0.08%	0.048%
4.	आरकनैट्स, बीड़ी पत्ते और बीड़ियां, कोइन्स्टैट, कॉफी असेन्स या पाउडर, मैग्नेसाइट इल्यूमिनेट्स मोनाजाइट, बाक्साइट, यूटाइल सैंचंदन लकड़ी के शहतीर और उत्पाद, चाय, कॉफी/कॉफी भूसा, तम्बाकू	0.10%	0.060%
5.	तारकोल, डामर	0.32%	0.192%
6.	कृत्रिम रेशम के टुकड़े, सामान, गुत्थियां या रेशा, डिब्बों/पीपों में भरी बीयर, कपड़े, वस्त्र और हौजियरी इत्यादि, साईकलें, डिस्टैम्पर, कलर, पेंट्स, पॉलिशें इत्यादि, बिजली का सामान, विसंक्रामक पदार्थ, मोटर कार, लॉरिया, ट्रैक्टर, मोटरसाइकिल, स्कूटर, तिपहिया वाहन इत्यादि सोप बार्स, लांडी और घरेलू वस्तुएं, वाइन और शराब मशीन और अन्यथा मूल्यांकित न की गई मशीनरी, बोटलों और केनों में बंद फल	0.40%	0.240%
7.	ईंटें और टाइलें, रसायन, सोडा-ऐश, सब्जियां	0.60%	0.360%
8.	कोई अन्य नॉन-बल्क मदें	0.40%	0.240%

नोट :-

- निर्यात के लिए एग्रोबी मूल्य पर, आयात के लिए सीआईएफ मूल्य पर और तटीय कार्गो के लिए तटीय लदान-पत्र में प्रदत्त मूल्य पर मूल्याधारित दरें आधारित होंगी ।

## 3.2. बल्क कार्गो :

क्रम सं.	कार्गो	यूनिट	दर (रुपयों में)	
			विदेश गामी	तटीय
1.	(क) तैयार उर्वरक एमओपी, यूरिया, डीएपी, एनपीके, सीएएन, अमोनिया सल्फेट और कोई अन्य तैयार उर्वरक	मी.ट.	35	21
	(ख) उर्वरक कच्चा माल सल्फर/रॉक सल्फेट	मी.ट.	40	24
2.	खाद्यान्न और खाद्य-उत्पाद			
	(क) चावल, गेहूँ, मक्का, दालें (बोरिया/ढेर)	मी.ट.	40	24
	(ख) चीनी (शुगर), शुगर कैंडी, क्यूब्स (बोरिया/ढेर)	मी.ट.	40	24

क्रम सं.	कार्गो	यूनिट	दर (रुपयों में)	
			विदेश गामी	तटीय
3.	पी.ओ.एल.			
	(क) मोटर स्पिरिट	मी.ट.	70	70
	(ख) सुपीरियर केरोसिन आयल	मी.ट.	70	70
	(ग) डीजल आयल	मी.ट.	70	70
	(घ) कच्चा तेल	मी.ट.	70	70
	(ङ) नापथा	मी.ट.	70	70
	(च) फरनेस आयल	मी.ट.	70	70
	(छ) ग्रीज	मी.ट.	65	65
	(ज) अस्फाल्ट/कोलतार/बिटुमेन	मी.ट.	65	65
	(झ) अन्य	मी.ट.	70	70
4.	अन्य रसायन			
	(क) अमोनिया तरल या गैस	मी.ट.	70	42
	(ख) फॉस्फोरिक एसिड	मी.ट.	60	36
	(ग) सल्फ्यूरिक एसिड	मी.ट.	60	36
	(घ) ऑर्थोक्सिलेन्स	मी.ट.	60	36
	(ङ) स्टाइरिन मोनोमर	मी.ट.	60	36
	(च) इथाइलिन डाइक्लोराइड (ई.डी.सी.)	मी.ट.	60	36
	(छ) साइक्लोहेयानन	मी.ट.	60	36
	(ज) क्यूमेन	मी.ट.	60	36
	(झ) मिथानोल	मी.ट.	60	36
	(ञ) फिनोल	मी.ट.	60	36
	(ट) कास्टिक सोडा डाई	मी.ट.	60	36
	(ठ) सभी प्रकार के एसिड/रसायन-दानों में, तरल ऊपर विनिर्दिष्ट नहीं	मी.ट.	60	36
5.	खाद्य तेल और अन्य तरल			
	(क) पाम तेल, वानस्पतिक तेल इत्यादि	मी.ट.	50	30
	(ख) तिलहन	मी.ट.	50	30
	(ग) शीश	मी.ट.	50	30
6.	लोहा और इस्पात सामग्री			
	(क) लोहे और इस्पात की चादरें, पाइप, नलियां, इस्पात के तार की क्वायल (प्रत्येक नग के वजन का विचार किए बिना)	मी.ट.	50	30
	(ख) लोहा और इस्पात के टुकड़े और मोटा पाउडर	मी.ट.	40	24
	(ग) पिग आयरन और स्पाइज आयरन	मी.ट.	50	30
	(घ) संयंत्र और मशीनरी	मी.ट.	130	78
7.	ग्रेनाइट—किसी भी रूप में		45	27

क्रम सं.	कार्गो	यूनिट	दर (रुपयों में)	
			विदेश गामी	तटीय
8.	अयस्क/धातु	मी.ट.		
	(क) मैंगनीज अयस्क	मी.ट.	30	18
	(ख) पर्लाइट अयस्क	मी.ट.	30	18
	(ग) क्रोमे अयस्क	मी.ट.	30	18
	(घ) बेन्टोनेट एंड बाल क्ले, रेत/किसी प्रकार की मिट्टी	मी.ट.	20	12
	(ङ) जिंक कन्सन्ट्रेट	मी.ट.	105.00	63.00
	(च) कॉपर कन्सन्ट्रेट	मी.ट.	40.00	24.00
	(छ) कॉपर कथोड	मी.ट.	125.00	75.00
	(ज) तांबे के तार, सरिए, केबल, छड़, खंड	मी.ट.	100.00	60.00
	(झ) चूना पत्थर	मी.ट.	35.00	21.00
	(ञ) अल्यूमिनियम और टिन	मी.ट.	110.00	66.00
	(ट) लौह अयस्क, केआईओसीएल से इतर	मी.ट.	35.00	35.00
	(ठ) कोई अन्य अयस्क—ढेर में (इन बल्क)		35.00	21.00
9.	गैस	मी.ट.		
	एलपीजी/एलएनजी या कोई अन्य गैस—किसी अन्य रूप में		180.00	108.00
10.	टिम्बर और सम्बद्ध उत्पाद	सीबीएम		
	(क) प्लाइवुड समेत सभी तरह के शहतीरों वाली टिम्बर	मी.ट.	50.00	30.00
	(ख) लकड़ी की लुग्दी और बारीक टुकड़े	मी.ट.	40.00	24.00
	(ग) रद्दी कागज सहित सभी प्रकार के कागज		50.00	30.00
11.	कोयला और कोक ( थोक में/ढेर में )	मी.ट.		
	(क) तापीय कोयला	मी.ट.	25.00	25.00
	(ख) कोयला (तापीय कोयले से इतर) और कोक		25.00	15.00
12.	सीमेन्ट	मी.ट.		
	(क) 3.00 लाख टन प्रतिवर्ष तक	मी.ट.	60.00	36.00
	(ख) 3.00 लाख टन से अधिक और 4.00 लाख टन प्रतिवर्ष तक	मी.ट.	50.00	30.00
	(ग) 4.00 लाख टन प्रतिवर्ष से अधिक	मी.ट.	40.00	24.00
13.	जिप्सम/क्लिंगर		30.00	18.00
14.	अन्य	मी.ट.		
	(क) कच्चा काजू फल	मी.ट.	35.00	21.00
	(ख) काजू गिरी	मी.ट.	55.00	33.00
	(ग) काजू-खोल का तरल	मी.ट.	40.00	24.00
	(घ) क्वायर और क्वायर उत्पाद	मी.ट.	55.00	33.00
	(ङ) फैरो-सिलिकोन	मी.ट.	40.00	24.00
	(च) पटसन और पटसन के उत्पाद	मी.ट.	100.00	60.00

क्रम सं.	कार्गो	यूनिट	दर (रुपयों में)	
			विदेश गामी	तटीय
	(छ) रक्षा भंडार उपस्कर	मी.ट.	130.00	78.00
	(ज) खली और सभी प्रकार का पशुचारा	मी.ट.	30.00	18.00
	(झ) अकेला व्यक्तिगत सामान		100.00	60.00
	(ञ) यात्रियों या नाविकों के साथ चल रहा निःशुल्क सामान और व्यक्तिगत सामान, ड्यूटी पर चल रहे सैनिकों के साथ पोत पर चल रहे घोड़े और गाड़ियां और उन सैनिकों को भोजन प्रदान करने के लिए पशुमांस		शून्य	शून्य
15.	एमडीएल जैटी पर लादी गई संरचनाएं/ढांचे	मी.ट.	100	60
16.	नमक	मी.ट.	30	18
17.	धान की भूसी	मी.ट.	30	18
18.	ट्रेपिओका चिप्स, आटा स्टार्च, अवशेष, बोरियों में इमली के जी/पाउडर	मी.ट.	50	30
9.	प्याज	मी.ट.	30	18
20.	ऊपर विनिर्दिष्ट कार्गो से इतर असूचीबद्ध	मी.ट.	65	39

## नोट :-

- कोई भी निर्यात कार्गो, पत्तन के प्राधिकृत अधिकारी की लिखित अनुमति के बिना, पत्तन परिसर में प्रवेश नहीं करने दिया जाएगा। सामान्यतः किसी पोत के लिए निर्यात कार्गो को, निर्यात के लिए पोत के खुलने के बाद ही प्रवेश दिया जाएगा।
- पोतघाट भाड़ा, सामान को पत्तन के क्वे, वेयर हाऊस, ट्रांजिट शैड या उतराई स्थानों में भंडारण के लिए किराए की मद में किसी प्रभार के अतिरिक्त होगा।
- आयात/निर्यात आवेदनों/दस्तावेजों में संशोधन के लिए अनुरोध रु. 10 के शुल्क के साथ आना चाहिए, इसकी वापसी नहीं की जाएगी।
- तापीय कोयले, कच्चे तेल समेत पीओएल, लौह अयस्क और लौह गुटिकाओं से इतर सभी तटीय कार्गो/कन्टेनरों के लिए कार्गो/कन्टेनर प्रभार सामान्य कार्गो/कन्टेनर संबंधी प्रभारों के लिए तदनु रूप प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होने चाहिए।
- पोतघाट भाड़ा की गणना करने की विधि :**
  - पोतान्तरण के लिए आए सभी सामान का आकलन निर्यात आवेदन पर किया जाएगा और पोतघाट भाड़ा सामान को पोत पर लादे जाने से पहले भुगतान किया जाएगा।
  - न्यू मंगलौर के पत्तन की सीमाओं के भीतर उतरे सभी सामान का आकलन आयात आवेदन पर किया जाएगा और पोतघाट भाड़ा का भुगतान, सामान की सुपुर्दगी देने से पहले किया जाएगा।
  - पोतघाट भाड़ा देयताओं की गणना, आयात, लौह और इस्पात कतरन, अयस्क और थोक में इतर सामान के मामले में पोत के कार्गो की घोषित टनेज पर की जाएगी।
  - उप-नियम (iii) में वर्णित कार्गो से इतर कार्गो के मामले में, पोतघाट भाड़ा, ऊपर दी गई पोतघाट भाड़ा अनुसूची में सामान की प्रत्येक मद के सामने लिखे यूनिट के अनुसार परिगणित किया जाएगा।
  - पोतघाट भाड़ा देयताएं, सामान की प्रत्येक मद की कुल टनेज पर परिगणित की जाएंगी। इस प्रयोजन से, प्रत्येक पैकेज की सकल टनेज, न कि शुद्ध टनेज, जैसीकि संबंधित इन्वायस या इतर शिपिंग दस्तावेजों में विनिर्दिष्ट है, गिनी जाएगी, बशर्ते परिस्थितियों की मांग पर पत्तन द्वारा नए सिरे से जांच की जा सकती है। इन दस्तावेजों के अभाव में या उसमें निहित सकल टनेज के विनिर्देशन के अभाव में, वास्तविक परीक्षण जांच द्वारा पाई गई टनेज को ही सकल टनेज मान लिया जाएगा।



(vi) दरमान में देयताओं की गणना के प्रयोजन से :-

(क) वजन के एक यूनिट का अर्थ है 1 टन (1000 किलोग्राम)

(ख) माप के एक यूनिट का अर्थ है 1 घन मीटर

(ग) तरल के माप के एक यूनिट (क्षमता) का अर्थ 1000 लीटर

(vii) किसी एक वस्तु का कुल वजन या कुल आयतन अथवा क्षमता का माप लेते समय 0.50 या 0.50 तक के अंश को 0.50 गिना जाएगा और 0.50 से अधिक के अंश को पूरा एक यूनिट गिना जाएगा।

(viii) विविध प्रकार की वस्तुओं से भरे पैकेजों पर आकलन अलग-अलग कार्गो वस्तुओं (मदों) के लिए लागू दर के आधार पर किया (लिखा) जाएगा।

(ix) जहां चिह्न पड़े या पहचाने नहीं जा रहे हैं, और कार्गो ढेरियों में (पत्तन पर) उतरा है या उन स्थितियों में उतरा है जहां टनेज को तुरंत सुनिश्चित नहीं किया जा सकता, वहां :-

(क) यदि कार्गो पोतघाट पर उतरा है तो ठने का निर्णयन वास्तविक माप लेकर 1 घन मीटर = 1 टन के आधार पर परिवर्तित करके किया जाएगा।

(ख) यदि कार्गो पोत से क्राफ्ट के जरिए बाहरी सड़क पर ले जाया जाता है तो क्राफ्ट की लाइसेन्सड वहन क्षमता टनेज के रूप में गिनी जाएगी।

(x) किसी भी कार्गो को "असूचीबद्ध सामान" वर्गीकृत करने से पहले, यह जानने के लिए कि क्या कार्गो को ऊपर दी गई अनुसूची में उल्लिखित विनिर्दिष्ट श्रेणियों के अन्तर्गत वर्गीकृत किया जा सकता है या नहीं, प्रासंगिक सीमाशुल्क वर्गीकरण भी देख लिया जाना चाहिए।

#### 6. धन वापसी :

(i) पत्तन की सीमाओं के भीतर पोत पर से या जैट्टियों से गुम हुए सामान के बारे में देयता की कोई धन वापसी नहीं की जाएगी। तथापि, जहाज से फेंके गए या छोड़े गए किन्तु पकड़े या बचाये न जा सके सामान के मामले में पत्तन न्यास के अधिकृत अधिकारी द्वारा जारी प्रमाण-पत्र दिखाने पर, जो उन परिस्थितियों का औचित्य सिद्ध करेगा जिनके अन्तर्गत सामान को जहाज से नीचे फेंका गया था, पोतघाट भाड़े की वापसी पर विचार किया जाएगा। यदि सामान को बचा लिया जाता है और पत्तन सीमाओं के भीतर उतार लिया जाता है, तो पोतघाट भाड़ा अनुपातिक आधार पर प्रभारित किया जाएगा।

#### 7. पोतघाट या जैट्टियों पर कार्गो का ग्रहस्तन (पोटरीज) :

(i) पत्तन किसी भी निर्यात कार्गो की अभिरक्षा ग्रहण नहीं करेगा और न ही उसे पोतघाट या जैट्टियों पर ग्रहस्तित करेगा।

(ii) पत्तन, बल्क कार्गो के अलावा, सभी आयात सामान्य कार्गो और ऐसे कार्गो की तट पर सुरक्षा ग्रहण कर सकता है और उसे सुपुर्दगी के लिए संक्रमण स्थान या ऐसे किसी स्थान के लिए भेज सकता है जिसकी ओवरसाइड सुपुर्दगी के लिए, विशेष मामले के रूप में, सीमाशुल्क और पत्तन की सीधे पोत से सुपुर्दगी की अनुमति है और इस सेवा के लिए, पोतघाट के साथ-साथ निम्नलिखित प्रभार भी लगाए जाएंगे, यथा :

(क) पत्तन द्वारा व्यय किए गए वास्तविक मजदूरी प्रभार और उस पर 20% उपरिव्यय।

(ख) पत्तन द्वारा यदि क्रेन प्रदान की गई है तो दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार क्रेन किराया प्रभार।

(ग) पत्तन द्वारा यदि फोर्क लिफ्ट प्रदान की गई है तो दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार फोर्क लिफ्ट किराया प्रभार।

(घ) ग्राह्य समयोपरिभत्ता।

(iii) रियायती प्रशुल्क के लिए तटीय कार्गो के बारे में पोत से तट स्थानान्तरण और, कब से भंडारण यार्ड तक स्थानान्तरण प्रचालनों के मामले में, उपरोक्त अनुसूची में निर्धारित दरों का 60% लगाया जाएगा।

#### 8. पोतान्तरण (पोत से पोत) सामान :

(i) पोतघाट पर उतरे और पोतघाट से पोतान्तरित कार्गो से, जब तक अन्यथा प्रावधान न हो, पूरा पोतघाट भाड़ा लिया जाएगा। तटीय कार्गो/पोत के बारे में पोतान्तरण प्रभार, तटीय कार्गो के लिए निर्धारित रियायती दरों पर होंगे।

(ii) यद्यपि पोतान्तरण के लिए पोत लदान के पत्तन पर मूलरूप से घोषित कार्गो, पोतघाट पर उतरा है और स्थानीय के लिए घोषित और बाद में पोतान्तरण के लिए, न्यू मंगलौर के पत्तन पर संशोधित कार्गो पर लागू पोतघाट भाड़े का 85% प्रभारित किया जाएगा।

- (iii) भारतीय पत्तनों के लिए घोषित और पत्तन सीमाओं के भीतर कार्गो टैंकरों से या बल्क कैरियरों छोटे पोतों पर पोतान्तरित खाद्यान्नों के अलावा ओवरसाइड उतारे गए कार्गो पर या ओवर साइड (पोत से पोत पर) पोतान्तरित कार्गो पर लगने वाले पोतघाट भाड़े का 50% प्रभारित किया जाएगा।
- (iv) भारतीय पत्तनों के लिए घोषित और पत्तन में टैंकर या बल्क कैरियर से छोटे पोत पर पोतान्तरित खाद्यान्नों पर एक रुपया प्रति टन की दर से पोतघाट भाड़ा लगाया, यह प्रभार, इस पत्तन पर उतरी पोतान्तरित मात्रा पर नहीं लगाया जाएगा।
- (v) यदि किसी विदेशी पत्तन से कार्गो एनएमपीटी पर, तटीय यात्राओं के लिए भारतीय पोत हेतु तदनन्तर पोतान्तरण के लिए उतरता है तो विदेशगामी के लिए निर्धारित पोतान्तरण दर का 50% और तटीय यात्रा के लिए निर्धारित पोतान्तरण दर का 50% लगाया जाएगा।

#### 9. पोतघाट भाड़े से विमुक्त सामान :

सामान की निम्नलिखित श्रेणियां पोतघाट भाड़े से विमुक्त होंगी :

- प्रमाणित रूप से उपभोग्य/गैर उपभोग्य पोत भंडार सामग्री,
- यात्रियों और नाविकों के प्रमाणिक सामान और उनके साथ चल रहे व्यक्तिगत सामान।
- बल्क में विभिन्न कार्गो को उतारने या चढ़ाने की सुविधा के लिए या गीली या फटी हुई बोरियों (थैलों) को बदलने के लिए पोत पर भेजी गई खाली बोरियां और ट्रिब्स।
- नई मंगलौर पत्तन न्यास को या के द्वारा भेजा गया सामान।
- डाक चिट्ठी-पत्रों के थैले।

#### अध्याय-IV

#### कन्टेनर प्रभार

##### 4.1. पोतघाट भाड़ा प्रभार

क्रम सं. कन्टेनर का आकार	दर प्रतिकन्टेनर			
	खाली		भरे	
	विदेशगामी (रुपयों में)	तटीय (रुपयों में)	विदेशगामी (रुपयों में)	तटीय (रुपयों में)
1. 20 फीट तक का	60.00	36.00	300.00	180.00
2. 20 फीट से अधिक और 40 फीट तक	90.00	54.00	450.00	270.00
3. 40 फीट से अधिक	120.00	72.00	600.00	360.00

##### 4.2 भंडारण प्रभार

क्रम सं. कन्टेनर का आकार	दर प्रति कन्टेनर प्रतिदिन या उसका अंश	
	विदेश गामी (अम. डालर में)	तटीय (रुपयों में)
	विदेश गामी (अम. डालर में)	तटीय (रुपयों में)
1. 20 फीट तक का	0.214	9.50
2. 20 फीट से अधिक और 40 फीट तक	0.321	14.30
3. 40 फीट से अधिक	0.428	19.07

नोट :-

- उतारे गए/पोतान्तरित, खाली या भरे हुए कन्टेनरों पर एक दिन की निःशुल्क अवधि अनुमत की जाएगी।
- ऊपर निर्धारित निःशुल्क अवधि में सीमा शुल्क अधिसूचित छुट्टियां और पत्तन के अकार्यदिन शामिल नहीं हैं।
- परित्यक्त एफसीएल कन्टेनरों/शिपर ओन्ड कन्टेनरों पर परित्याग की लिखित सूचना प्राप्त होने तक या कन्टेनर उतारने की तिथि से 75 दिनों तक, इनमें से जो भी कम हो, निम्नलिखित शर्तों के अधीन भंडारण प्रभार लगाए जाएंगे :-

- प्राप्तकर्ता (प्रेषित) किसी भी समय परित्याग पत्र जारी कर सकता है।

(ii) यदि प्रेषित इस प्रकार का परित्याग पत्र न जारी करने का चयन करता है तो कन्टेनर एजेन्ट/एमएलओ, निम्नलिखित शर्तों पर परित्याग पत्र जारी कर सकते हैं :-

- (क) लाइन कार्गो समेत कन्टेनर की अभिरक्षा पुनः ग्रहण करेगी और/या इसे वापिस लेगी या इसे पत्तन परिसर से हटाएगी और  
(ख) वह लाइन कन्टेनर की अभिरक्षा पुनः ग्रहण करने से पहले कार्गो और कन्टेनर पर प्रोद्भूत सभी पत्तन देयताओं का भुगतान करेगी।

(iii) कन्टेनर एजेन्ट/एमएलओ सभी आवश्यक औपचारिकताएं निभाएंगे और परिवहन तथा कन्टेनर खाली करने की लागत-खर्च उठाएंगे। यदि वे निर्धारित समयावधि से अपेक्षित कार्रवाई नहीं कर पाते हैं तो कन्टेनर पर भंडारण प्रभार तब तक लगाया जाता रहेगा जब तक कार्गो को निकलवाने के लिए शिपिंग लाइन्स सभी आवश्यक कार्रवाई पूरी नहीं कर लेती है।

(iv) जहां कन्टेनर सीमा शुल्क अधिकारियों द्वारा पकड़ लिया/जब्त कर लिया गया हो और उसे 75 दिनों की निर्धारित समय सीमा के भीतर खाली नहीं किया जा सकता हो, तो भंडारण प्रभार उस दिन से लगना रुक जाएगा जिस तिथि से सीमाशुल्क कार्गो मुक्त करने का आदेश जारी करेगा, बशर्ते लाइनें सभी औपचारिकताएं पूरी करें और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करें, अन्यथा, पकड़े गए/जब्त किए गए कन्टेनरों की लाइनों/प्रेषित द्वारा सीमाशुल्क बॉन्डेड क्षेत्र में हटवा दे और इस स्थिति में भंडारण प्रभार, इस प्रकार हटाए जाने की तिथि से, लगाया जाना रुक जाएगा।

4. कन्टेनर पर उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार नहीं लगेगा जिस अवधि में उपयोगकर्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर भी एनएमपीटी कन्टेनर की सुपुर्दगी देने/कन्टेनर के पोतान्तरण के लिए तैयार नहीं होगा।  
5. यदि प्रचालन क्षेत्र, उपयोगकर्ता को किराए की शर्तों आदि पर लाइसेन्स दिया हुआ है, तो उस पर भंडारित कन्टेनरों पर भंडारण प्रभार/कार्गो पर विलम्ब शुल्क पुनः नहीं लगेगा।

#### 4.3. पुनर्ग्रहस्तन प्रभार

किसी अन्य गन्तव्य के लिए घोषित कन्टेनर, यदि उसी मात्रा में उसी पोत से उतारा और पुनः चढ़ाया जाता है तो निम्नलिखित दरें लगाई जाएंगी:-

क्रम सं. कन्टेनर का आकार	दर प्रति कन्टेनर			
	खाली		भरे	
	विदेशगामी (रुपयों में)	तटीय (रुपयों में)	विदेशगामी (रुपयों में)	तटीय (रुपयों में)
1. 20 फीट तक का	30.00	18.00	50.00	30.00
2. 20 फीट से अधिक और 40 फीट तक	45.00	27.00	75.00	45.00
3. 40 फीट से अधिक	60.00	36.00	100.00	60.00

#### सामान्य नोट :-

- कन्टेनरों पर पोतघाट भाड़ा, कन्टेनर में भरी हुई सामग्री पर विचार किए बिना, मान लिया जाता है।
- भरा हुआ कार्गो कन्टेनर में से निकालकर और कन्टेनर में भरा जाने वाला कार्गो का, उस प्रयोजन के लिए पट्टे पर आर्बिट्रि स्थान से इतर संक्रमण क्षेत्र में ढेर लगाने पर, अध्याय 4 विलम्ब शुल्क में विनिर्दिष्ट कार्गो पर लगने वाला विलम्ब शुल्क लगाया जा सकेगा :
  - कन्टेनर में भरा हुआ आयात कार्गो विलम्ब शुल्क लगाने के लिए कन्टेनर में से निकाले गए आयात कार्गो के लिए निःशुल्क दिन, (कन्टेनर में से कार्गो) निकाले जाने की तिथि से गिने जाएंगे।
  - कन्टेनर में भरा हुआ निर्यात कार्गो-  
विलम्ब शुल्क लगाए जाने के लिए, निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क दिन उसके संक्रमण क्षेत्र में प्रवेश की तिथि से गिने जाएंगे, और विलम्ब शुल्क, यदि कोई होगा तो निःशुल्क दिन पूरा होने के अगले दिन से कार्गो कन्टेनर में भरे जाने के दिन तक संगणित किया जाएगा।
- आवेदक किराए पर आर्बिट्रि स्थान पर भंडारित सामान के लिए सभी जोखिम और जिम्मेदारियां स्वीकार करेगा और ऐसे स्थानों पर भंडारित सामान की सुरक्षा के लिए अपनी स्वयं की व्यवस्था करेगा। शिपर द्वारा पत्तन के उपस्करों का जब भी उपयोग किया जाएगा, उसके लिए किराया प्रभार, समय-समय पर लागू दरमान के अनुसार अलग से प्रभारित किया जाएगा।

## 4.4 कन्टेनर प्रहस्तन के लिए स्प्रेडरों के किराया प्रभार

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति घंटा या उसका अंश
1.	20 फीट स्प्रेडर	150.00
2.	40 फीट स्प्रेडर	225.00

## 4.5 कन्टेनर प्रहस्तन प्रभार

क्रम सं.	विवरण	खाली कन्टेनर		भरा कन्टेनर	
		विदेशगामी (रुपयों में)	तटीय (रुपयों में)	विदेशगामी (रुपयों में)	तटीय (रुपयों में)
1.	20 फीट तक का कन्टेनर	122.00	73.20	256.00	153.00
2.	20 फीट से बड़ा और 40 फीट तक का कन्टेनर	183.00	109.80	384.00	230.40
3.	40 फीट से बड़ा कन्टेनर	244.00	146.40	512.00	307.20

## 4.6 रीफर कन्टेनर के लिए विद्युत और प्रबोधन प्रभार

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति 4 घंटा या उसका अंश
1.	20 फीट तक का कन्टेनर	रु. 117.00
2.	20 फीट से बड़ा 40 फीट तक का कन्टेनर	रु. 142.00
3.	40 फीट से बड़ा कन्टेनर	रु. 167.00

## नोट :

1. एनएमपीटी की पूर्व अनुमति के बिना पत्तन परिसर में कोई निजी उपस्कर नहीं आने दिया जाएगा।
2. किराया प्रभार उस समय से आरम्भ होंगे जिस समय उपस्कर उपयोग के लिए उपलब्ध करवाए जाएंगे।
3. उपस्कर को यदि उपयोग किए बिना रोके रखा जाता है तो रु. 100/- प्रति घंटा या उसके अंश की दर से रोके रखने संबंधी प्रभार लगाए जा सकेंगे।
4. किराया भाड़ा की अवधि आरम्भ होने के समय यदि लिखित सूचना द्वारा मांग-पत्र रद्द करवाया जाता है तो प्रति उपस्कर 300/- का प्रभार लिया जाएगा, किन्तु यदि मांग-पत्र निरस्त करने की लिखित सूचना, एनएमपीटी द्वारा मांग-पत्र का अनुपालन करते हुए कोई कार्रवाई करने से पहले मिल जाती है तो ऐसा कोई प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा। किन्तु यदि किराया भाड़ा वाली अवधि आरम्भ होने से पहले निरस्तीकरण हेतु कोई लिखित नोटिस प्राप्त नहीं होता है या जहां उपकरण का उपयोग आवेदित (किराया) अवधि के एक अंश के लिए ही कर लिया गया हो तो पूरी अवधि के लिए देय प्रभार वसूल किए जाएंगे। यदि एनएमपीटी, मांग-पत्र की पूर्ण अवधि के लिए या उसके अंश के लिए उनकी सुविधा के अनुरूप उपस्कर प्रदान करने में समर्थ नहीं है तो उपस्कर की आपूर्ति न कर पाने की अवधि के लिए कोई प्रभार नहीं वसूल किया जाएगा।
5. (i) किराए पर लेने वाला किराए पर लिए गए उपकरण पर न तो स्वयं और न अपने एजेंटों या कर्मचारियों या अन्य व्यक्तियों द्वारा जो उस किराए पर लेने वाले के तहत काम कर रहे हों, कथित उपकरण की उद्वहन क्षमता से अधिक वजन नहीं रखेगा/रखवाएगा।  
(ii) किराए पर लेने वाले को ऐसे उल्लंघनों के लिए यदि एनएमपीटी द्वारा दोषी पाया जाता है तो उपरोक्त शर्त के प्रत्येक उल्लंघन के लिए रु. 500/- का दण्ड अदा करना होगा।  
(iii) उपरोक्त शर्त का उल्लंघन करते हुए मशीन का उपयोग करने से यदि उपस्कर को कोई क्षति पहुंचती है तो उसकी लागत, ऊपर संदर्भित दंड के अलावा किराए पर लेने वाले से वसूल की जाएगी और यदि उपस्कर को पहुंची क्षति से आवश्यक हुआ तो उपस्कर का प्रतिस्थापन मूल्य वसूल किया जाएगा। उपस्कर को पहुंची क्षति का दावा बीमा कम्पनी द्वारा स्वीकार किए जाने पर उतनी ही राशि किराए पर लेने वाले को, जिससे क्षति की लागत वसूल की गई थी, लौटा दी जाएगी।

6. किराए पर आपूर्ति की अवधि में उपस्कर के उपयोग से प्रत्यक्ष या परोक्ष रूप से किराए पर लेने वाले या किसी व्यक्ति को हुए नुकसान या क्षति या व्यक्ति के जीवन को पहुंची किसी क्षति के लिए एनएमपीटी उत्तरदायी नहीं होगा। किराए पर लेने वाला, किराए पर आपूर्ति की अवधि में उपस्कर के उपयोग से प्रत्यक्ष या परोक्ष रूप से होने वाले नुकसान या क्षति या जीवन को लगे आघात की मद में उपस्कर समेत पत्तन संबंधित किसी सम्पत्ति को या किसी अन्य व्यक्ति या सम्पत्ति को पहुंची क्षति की क्षतिपूर्ति करेगा। किराए पर लेने वाले का उत्तरदायित्व इस तथ्य से कम नहीं हो जाता कि ऐसा नुकसान या क्षति या जीवन को आघात पत्तन के किसी कर्मचारी के किसी कृत्य या गलती के कारण भी हो गया होगा। किराए पर लेने वाला एनएमपीटी को वर्कमैनस कम्पन्सेशन एक्ट, 1923 के अन्तर्गत सभी देनदारियों के लिए भी क्षतिपूर्ति करेगा।
7. जब उपस्कर की मांग घंटों की एक विनिर्दिष्ट संख्या के लिए की गई हो किन्तु उपस्कर, पत्तन की सुविधा के अनुकूल अलग-अलग समय दिया गया हो न कि पूरी अवधि के लिए लगातार, तो प्रभारों की गणना, काम के प्रत्येक दौर को पूर्ण घंटों में बदल कर करने की बजाए विभिन्न टुकड़ों में बंटे समय का कुल योग करके, मानो उपस्कर का उपयोग उस अवधि में लगातार किया गया हो की जाएगी।
8. मशीनी खराबी के कारण उपस्कर के काम न करने के मामले में, उसकी मरम्मत में लगा समय, किराया प्रभारों की गणना में से निकाल दिया जाएगा।
9. तटीय कन्टेनर प्रहस्तन के लिए जहां कहीं अलग दर निर्धारित नहीं की गई है, वहां रियायत की ग्राह्यता और उसकी मात्रा अनुसूची 1.2 सामान्य निबंधन और शर्तों की धारा (V) से शासित होगी।

## अध्याय-V

## विलम्ब शुल्क

## 5.1.1 आयात

पत्तन के संक्रमण शैडों या खुले स्थानों में छोड़ दिए गए सामान पर, निःशुल्क दिवस और निःशुल्क अवधि बीत जाने पर उनकी सुपुर्दगी दे देने तक निम्नलिखित दर से विलम्ब शुल्क लगाया जाएगा :

क्रम सं.	वर्गीकरण	यूनिट	दर
1.	संक्रमण शैडों या खुले संक्रमण स्थानों में पड़े सामान पर प्रत्येक नग या संख्या के अनुसार जिस पर पोत घाटभाड़ा देयताओं की दर तय हो गई है, के अलावा	प्रति पोत घाटभाड़ा यूनिट प्रतिदिन	(क) पहला सप्ताह रु. 3.00 (ख) दूसरा सप्ताह रु. 5.00 (ग) अनुवर्ती अवधि रु. 7.00
2.	संक्रमण शैडों में पड़ा वह सामान जिस पर पोतघाट भाड़ा मूल्याधारित आधार पर प्रभारित किया जाता है	प्रति सीबीएम प्रतिदिन	(क) पहला सप्ताह रु. 3.00 (ख) दूसरा सप्ताह रु. 5.00 (ग) अनुवर्ती अवधि रु. 7.00

नोट :-

## 1. निःशुल्क दिवस

- (i) नीचे निर्धारित निःशुल्क दिवसों में सीमाशुल्क की छुट्टियां और पत्तन के अकार्य दिवस शामिल नहीं हैं।
- (ii) पोत से जैटियों, क्वेज या पोतघाटों पर सामान की उतराई पूरी होने की तिथि के बाद से (सीमाशुल्क की छुट्टियां और पत्तन के अकार्य दिवसों को छोड़कर) सात कार्य दिवस निःशुल्क अवधि के रूप में अनुमत किए जाएंगे।  
जब सामान पोत से लाइटों, बाजों या अन्य तैरते क्राफ्टों पर उतारा जाता है तो सात कार्य दिवस, सामान को लाइटों, बाजों या अन्य तैरते क्राफ्टों से जैटियों, क्वेज या पोतघाटों पर उतारने की प्रक्रिया पूरी होने की तिथि के बाद से गिने जाएंगे।
- (iii) समुद्र में नष्ट होने से बचाए गए सामान के मामले में निःशुल्क दिवसों की गिनती, नष्ट पोत आदाता द्वारा कर्नाटक राज्य के राजपत्र में उद्घरण की अधिसूचना की तिथि के अगले दिन से की जाएगी।

## 2. निःशुल्क अवधि ऊपर निर्धारित किए गए निःशुल्क दिवसों के अतिरिक्त निम्नलिखित निःशुल्क अवधियां अनुमत की जाएंगी :-

- (i) वे अवधियां जिनमें सामान को मूल्य निरूपण की सामान्य प्रक्रिया से इतर, सीमाशुल्क अधिनियम, 1962 (1962 का 152) की धारा 144 की उपधारा (3) और (4) के अन्तर्गत जांच पड़ताल के लिए रोका गया हो, और जिनके लिए सीमाशुल्क समाहर्ता

द्वारा प्रमाणित किया गया हो कि उनके लिए आयातक की कोई लापरवाही या दोष उत्तरदायी नहीं है, इनके अतिरिक्त एक और कार्य दिवस। इनके अतिरिक्त सीमाशुल्क की छुट्टियाँ भी निःशुल्क अवधि के रूप में गिनी जाएंगी।

(ii) वे अवधियाँ जिनके दौरान सामान को, निकासित या विनष्ट, सार्वजनिक स्वास्थ्य प्राधिकारियों द्वारा रोका गया हो।

### 3. सामान का सर्वेक्षण

यदि सामान को सर्वेक्षण के लिए रोका जाता है, तो सीमा शुल्क की छुट्टियों और पत्तन के अकार्य दिवसों को छोड़कर पोत से सामान उतारने की प्रक्रिया पूरी होने की तिथि से एक अवधि जो सात दिन से अधिक न हो, विलम्ब शुल्क की गणना करते समय छोड़ी जा सकती है, बशर्ते सामान, सर्वेक्षण पूरा होने के बाद 24 घंटे के भीतर हटवा लिया जाए।

### 4. खाली या आंशिक रूप से खाली पैकेजें

खाली या आंशिक रूप से खाली उतरे पैकेजों पर विलम्ब शुल्क देय होगा।

### 5. रविवार और पत्तन-अवकाशों पर विलम्ब शुल्क

एक बार विलम्ब शुल्क प्रोद्भूत होने लगे तो रविवार और पत्तन अवकाशों के लिए कोई छूट नहीं दी जाएगी।

### 6. सामान की सुपुर्दगी

स्वामियों या प्रेषितियों तब तक सामान की सुपुर्दगी नहीं दी जाएगी जब तक विलम्ब शुल्क प्रभार सहित उस प्रभार्य सभी देयताओं का भुगतान नहीं कर दिया जाता।

### 7. सामान की भीड़भाड़

यदि कभी पत्तन को यह लगता है कि संक्रमण क्षेत्र में गंभीर भीड़भाड़ हो गई है जिससे पत्तन के बीच में से सामान के द्रुत पारगमन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ रहा है, तो पत्तन किसी विशिष्ट सामान के स्वामियों या प्रेषितियों को विनिर्दिष्ट सामान पत्तन परिसर से एक निर्धारित समय के भीतर हटाने का निर्देश दे सकता है।

8. यदि सामान एक विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर नहीं हटाया जाता है तो पत्तन उन्हें केवल स्वामियों या प्रेषितियों के जोखिम और खर्च पर पत्तन के परिसर के भीतर किसी अन्य स्थान पर हटवा और पुनः ढेर लगवा सकता है। इस प्रकार हटाए गए सामान पर, विलम्ब शुल्क की अनुसूचीत (आयात) के क्रम सं. 1 या 2, जो भी लागू हो, के (ग) के अन्तर्गत निर्धारित दर पर विलम्ब शुल्क लगाया जाएगा।

### 5.12 निर्यात

निःशुल्क अवधि बीत जाने के बाद रु. 3.00 प्रति पोतघाट भाड़ा यूनिट की दर से और/या मूल्याधारित दर से प्रभारित सभी कार्गो के लिए रु. 3.00 प्रति सीबीएम प्रतिदिन की दर से विलम्ब शुल्क लगाया जाएगा।

### नोट :-

#### 1. निःशुल्क दिवस

- (i) निःशुल्क दिवसों में सीमाशुल्क छुट्टियाँ और पत्तन के अकार्य दिवस शामिल नहीं होंगे।
- (ii) विनष्ट होने से बचाए गए सामान से इतर सभी सामान (क) संक्रमण (पारगमा) क्षेत्र में सामान की प्राप्ति की वास्तविक तिथि से 21 दिन, निःशुल्क दिन (सीमाशुल्क छुट्टियों और पत्तन के अकार्य दिवसों को छोड़कर); (ख) जिस तिथि को पोत निर्यात (वर्किंग) कार्गो के लिए बर्थ में ठहरता है उस तिथि से पोत द्वारा लदान पूरा करने तक।
- (iii) विनष्ट होने से बचाए गए सामान के लिए, सामान को वास्तव में विनष्ट होने से बचाने वाले दिन से (सीमाशुल्क छुट्टियों और पत्तन के अकार्य दिवसों को छोड़कर) तीन दिन, निःशुल्क दिन।

#### 2. शट-आउट कार्गो

- (i) पोत-लदान से रह गए और बाहर ले जाए गए सामान के मामले में, नोट सं. 1 में वर्णित निःशुल्क दिवसों के अतिरिक्त, पोत द्वारा निर्यात भीतर लेने की प्रक्रिया पूरी होने की तिथि से अगले कार्य दिन भी निःशुल्क दिवस अनुमत किया जाएगा।
- (ii) जब सामान एक पोत द्वारा शट-आउट कर दिया जाए और तत्पश्चात् एक अन्य पोत द्वारा पोतान्तरित कर लिया जाए तो निःशुल्क दिन शट-आउट के पहले दिन से गिना जाना आरंभ होगा और सीमाशुल्क छुट्टियों और पत्तन के अकार्य दिवसों को छोड़कर 10 दिन तक गिने जाएंगे। तथापि, कुल निःशुल्क अवधि जैसा कि नोट 1 में विनिर्दिष्ट है, 21 दिन से अधिक नहीं होगी।

- (iii) निर्यात के लिए आए, किन्तु वास्तव में पोतान्तरित न किए जा सके कार्गो को, कार्गो के संक्रमण (पारगमन) क्षेत्र में प्राप्ति की वास्तविक तिथि से (सीमाशुल्क छुट्टियों और पत्तन के अकार्य दिवसों को छोड़कर) केवल 7 दिन निःशुल्क दिवस अनुमत किए जाएंगे।

### 3. निःशुल्क अवधि

- (i) ऊपर निर्धारित निःशुल्क दिवसों के अतिरिक्त, वे अवधियां जिनमें सामान को, सामान्य प्रक्रियाओं या मूल्य निरूपण से इतर, सीमाशुल्क अधिनियम, 1962 की धारा 144 के अन्तर्गत रासायनिक परीक्षण के लिए और धारा 17 की उपधारा (3) और (4) के अन्तर्गत जांच-पड़ताल के लिए सीमाशुल्क समाहर्ता द्वारा रोका गया हो तथा जिनके लिए सीमाशुल्क समाहर्ता द्वारा प्रमाणित किया गया हो कि उनके लिए निर्यातक की कोई लापरवाही या दोष उत्तरदायी नहीं है, इनके अतिरिक्त एक और कार्य दिवस निःशुल्क अवधि के रूप में अनुमत किया जाएगा। इनके अतिरिक्त सीमा शुल्क की छुट्टियां भी निःशुल्क अवधि मानी जाएंगी।

### 4. सामान की भीड़भाड़

यदि कभी पत्तन को यह लगता है कि संक्रमण (पारगमन) शौडों या पारगमन के लिए सामान हेतु आर्बिट्रिट स्थानों में गंभीर भीड़भाड़ हो गई है जिससे पत्तन के बीच में से सामान के द्रुत पारगमन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ रहा है, तो पत्तन किसी विशिष्ट सामान के स्वामी या प्रेषक या एजेंट को वह सामान एक निर्धारित समय सीमा में, पत्तन परिसर से बाहर हटाने का निर्देश दे सकता है, यदि सामान ऐसी अवधि में नहीं हटाए जाते हैं तो पत्तन उन्हें केवल स्वामी या शिपर/एजेंट के व्यय और जोखिम पर हटवा सकता है और पत्तन परिसर के भीतर किसी अन्य स्थान पर रखवा सकता है। ऐसे सामान पर, विलम्ब शुल्क प्रभार निर्यात कार्गो पर विलम्ब शुल्क के लिए विनिर्दिष्ट दर के अनुसार लगाया जाएगा।

### 5. सामान का पोतान्तरण

पोतान्तरण कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि, सीमाशुल्क छुट्टियों और पत्तन के अकार्य दिवसों को छोड़कर, सामान की प्राप्ति की तिथि से 28 दिन तक अनुमत की जाएगी।

### सामान्य नोट :-

- जब एनएमपीटी उपयोगकर्ता के अनुरोध पर कार्गो की सुपुर्दगी देने/का पोत-लदान करने की स्थिति में नहीं होगा, तब आयात और निर्यात कार्गो पर विलम्ब शुल्क प्रोद्भूत नहीं होगा।
- यदि प्रचालन क्षेत्र उपयोगकर्ताओं को किराए की शर्तों पर लाइसेन्स दिया हुआ है, तो उस स्थान पर भंडारित कार्गो पर विलम्ब प्रभार पुनः नहीं लगाया जाएगा।

### अध्याय-VI

#### अन्य प्रभार

#### 6.1 जल आपूर्ति के लिए प्रभार

ब्यौरा	दर प्रति कि. लि./टन	
	विदेश गामी पोत (अम. डालर में)	तटीय पोत (रुपयों में)
जल प्रभार	3.50	93.55

#### 6.2 बर्थों के पड़ोस में बंकरिंग सुविधा के उपयोग के लिए प्रभार

क्रम सं.	ब्यौरा	दर प्रति मी. ट. (रुपयों में)
1.	स्थित पाइप लाइनों या लोडिंग आर्म्स या उपयोगकर्ता के पीले हौज पाइपों या चलते-फिरते ट्रकों/ट्रेलरों के जरिए, बर्थ/बर्थों के पड़ोस में बंकर प्रदान करना	27.00

#### 6.3 मार्शलिंग यार्ड उपयोग करने के प्रभार

क्रम सं.	ब्यौरा	दर प्रति मी. ट. (रुपयों में)
1.	केवल मार्शलिंग यार्ड का उपयोग	8.00
2.	पोतघाट के भीतर निजी स्लाइडिंग समेत मार्शलिंग यार्ड का उपयोग	10.00

## 6.4 सी. एंड एफ. एजेन्सी को लाइसेंस जारी करने हेतु शुल्क

क्रम सं.	व्यौरा	दर (रुपयों में)
1.	नया लाइसेंस	5000.00 दो कैलेंडर वर्षों के लिए
2.	अगले दो कैलेंडर वर्षों के लिए, लाइसेंस की अवधि में पुनः नवीनीकरण	1000.00 प्रति लाइसेंस
3.	मूल लाइसेंस खो जाने या विकृत हो जाने पर डुप्लीकेट जारी करने के लिए	200.00 प्रति लाइसेंस

नोट :-

यदि लाइसेंस का उपयोग किया गया था और पिछली लाइसेंस अवधि से पत्तन पर गतिविधियां हुई थीं, केवल तभी लाइसेंस का पुनर्नवीकरण किया जाएगा। विनिर्दिष्ट अवधि में लाइसेंस का पुनर्नवीकरण न करा पाने का फल लाइसेंस का निरस्तीकरण होगा।

## 6.5 स्टीमर एजेन्सी को लाइसेंस जारी करने हेतु शुल्क

क्रम सं.	व्यौरा	दर (रुपयों में)
1.	नया लाइसेंस	5000.00 प्रति लाइसेंस
2.	अगले दो कैलेंडर वर्षों के लिए, लाइसेंस की अवधि में पुनर्नवीकरण	1000.00 प्रति लाइसेंस
3.	मूल लाइसेंस खो जाने या विकृत हो जाने पर डुप्लीकेट जारी करने पर	200.00 प्रति लाइसेंस

नोट :-

यदि लाइसेंस का उपयोग किया गया था और पिछली लाइसेंस अवधि में पत्तन पर गतिविधियां हुई थीं, केवल तब ही लाइसेंस का पुनर्नवीकरण किया जाएगा। विनिर्दिष्ट अवधि में लाइसेंस का पुनर्नवीकरण न करा पाने का परिणाम लाइसेंस का निरस्तीकरण होगा।

## 6.6 पत्तन की सीमाओं के भीतर लाँच और कर्षण नौकाएँ किराए पर लेने हेतु प्रभार

## I कर्षण नौका

क्रम सं.	पोत का नाम	दर प्रति घंटा या उसका अंश	
		विदेशगामी पोत (अम. डालर में)	तटीय पोत (रुपयों में)
1.	22.50 टी. बी. पी. हेमावती	612.75	16379.00
2.	32.50 टी. बी. पी. वाराही/शाम्भवी/स्वर्णा	1187.20	31734.00
3.	50.00 टी. बी. पी. काबिनी	1761.64	47089.00

नोट :-

उपरोक्त कर्षण नौकाओं के भारतीय नौ सेना और तटरक्षक दल द्वारा उपयोग के लिए, ऊपर निर्धारित दरों का केवल 60% ही लगाया जाएगा।

## II लाँच

क्रम सं.	पोत का नाम	दर प्रति घंटा या उसका अंश	
		विदेशगामी पोत (अम. डालर में)	तटीय पोत (रुपयों में)
(क)	बहुउद्देश्यीय पोत एम. वी. मत्या	1148.90	30710.00
(ख)	मूरिंग लाँच तुंगा/भद्रा/शालिनी/मोहिनी/पद्मिनी	114.89	3071.00
(ग)	पाइलट लाँच कावेरी/कपिला/मल्लिका	291.05	7780.00
(घ)	सर्वे लाँच अण्वेषण	230.82	6170.00



## 6.7 कार्गो ग्रहस्तन उपस्करों के लिए किराया प्रभार

क्रम सं.	उपस्कर	दर प्रति घंटा या उसका अंश (रुपयों में)
1.	कोल्स हस्की 680 एस 75 मी. ट. क्षमता का	2100.00
2.	टी आई एल-ग्रोव 75 मी. ट. क्षमता मोबाइल क्रेन (आर टी 880)	3619.00
3.	10 मी. ट. क्षमता का फोर्क लिफ्ट ट्रक	530.00 बशर्ते न्यूनतम रु. 2120.00 हो
4.	टाटा ट्रक मॉडल एल पी टी 909/36	417.00 बशर्ते न्यूनतम रु. 3336.00 हो
5.	एस्कोर्ट्स मॉडल 8100 10 मी. ट. क्षमता हाइड्रॉलिक क्रेन	रु. 650.00 बशर्ते न्यूनतम रु. 1300.00 हो
	विदेशगामी (रुपयों में)	तटीय (रुपयों में)
6.	हिन्दुस्तान 2021पे लोडर	780.00 468.00
7.	3 टन फोर्क लिफ्ट ट्रक्स	90.00 54.00
		बशर्ते न्यूनतम रु. 180.00 हो बशर्ते न्यूनतम रु. 108.00 हो

## नोट :

1. एनएमपीटी की पूर्व अनुमति के बिना पत्तन परिसर में कोई निजी उपस्कर नहीं आने दिया जाएगा।
2. किराया प्रभार उस समय से आरम्भ होंगे जिस समय उपस्कर उपयोग के लिए उपलब्ध करवाए जाएंगे।
3. उपस्कर को यदि उपयोग किए बिना रोके रखा जाता है तो रु. 100 प्रति घंटा या उसके अंश की दर से रोके रखने संबंधी प्रभार लगाए जा सकेंगे।
4. किराया भाड़ा की अवधि आरम्भ होने के समय यदि लिखित सूचना द्वारा मांग पत्र रद्द करवाया जाता है तो प्रति उपस्कर रु. 300 का प्रभार लिया जाएगा, किन्तु यदि मांग पत्र निरस्त करने की लिखित सूचना, एनएमपीटी द्वारा मांग पत्र का अनुपालन करते हुए कोई कार्रवाई करने से पहले मिल जाती है तो ऐसा कोई प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा। किन्तु यदि किराया भाड़ा वाली अवधि आरम्भ होने से पहले निरस्तीकरण हेतु कोई लिखित नोटिस प्राप्त नहीं होता है या जहां उपकरण का उपयोग आवेदित (किराया) अवधि के एक अंश के लिए ही कर लिया गया हो तो पूरी अवधि के लिए देय प्रभार वसूल किए जाएंगे। यदि एनएमपीटी, मांग पत्र की पूर्ण अवधि के लिए या उसके अंश के लिए उनकी सुविधा के अनुरूप उपस्कर प्रदान करने में समर्थ नहीं है तो उपस्कर की आपूर्ति न कर पाने की अवधि के लिए कोई प्रभार नहीं वसूल किया जाएगा।
5. (i) किराए पर लेने वाला किराए पर लिए गए उपकरण पर न तो स्वयं और न अपने एजेंटों या कर्मचारियों या अन्य व्यक्तियों द्वारा जो उस किराए पर लेने वाले के तहत काम कर रहे हों, कथित उपकरण की उद चन क्षमता से अधिक वजन नहीं रखेगा/रखवाएगा।  
(ii) किराए पर लेने वाले को ऐसे उल्लंघनों के लिए यदि एनएमपीटी द्वारा दोषी पाया जाता है तो उपरोक्त शर्त के प्रत्येक उल्लंघन के लिए रु. 500 का दण्ड अदा करना होगा।  
(iii) उपरोक्त शर्त का उल्लंघन करते हुए मशीन का उपयोग करने से यदि उपस्कर को कोई क्षति पहुंचती है तो उसकी लागत, ऊपर संदर्भित दंड के अलावा किराए पर लेने वाले से वसूल की जाएगी और यदि उपस्कर को पहुंची क्षति से आवश्यक हुआ तो उपस्कर का प्रतिस्थापन मूल्य वसूल किया जाएगा। उपस्कर को पहुंची क्षति का दावा बीमा कम्पनी द्वारा स्वीकार किए जाने पर उतनी ही राशि किराए पर लेने वाले को, जिससे क्षति की लागत वसूल की गई थी, लौटा दी जाएगी।
6. किराए पर आपूर्ति की अवधि में उपस्कर के उपयोग से प्रत्यक्ष या परोक्ष रूप से किराए पर लेने वाले या किसी व्यक्ति को हुए नुकसान या क्षति या व्यक्ति के जीवन को पहुंची किसी क्षति के लिए एनएमपीटी उत्तरदायी नहीं होगा। किराये पर लेने वाला, किराए पर आपूर्ति की अवधि में उपस्कर के उपयोग से प्रत्यक्ष या परोक्ष रूप से होने वाले नुकसान या क्षति या जीवन को लगे आघात की मद में उपस्कर समेत पत्तन संबंधित किसी सम्पत्ति को या किसी अन्य व्यक्ति या सम्पत्ति को पहुंची क्षति की क्षतिपूर्ति करेगा। किराए पर लेने वाले का उत्तरदायित्व इस तथ्य से कम नहीं हो जाता कि ऐसा नुकसान या क्षति या जीवन को आघात पत्तन के किसी कर्मचारी के किसी कृत्य या गलती के कारण भी हो गया होगा। किराए पर लेने वाला एनएमपीटी को वर्कमैन्स कम्पन्सेशन एक्ट, 1923 के अन्तर्गत सभी देनदारियों के लिए भी क्षतिपूर्ति करेगा।

7. जब उपस्कर की मांग घंटों की एक विनिर्दिष्ट संख्या के लिए की गई हो किन्तु उपस्कर, पत्तन की सुविधा के अनुकूल अलग-अलग समय दिया गया हो न कि पूरी अवधि के लिए लगातार, तो प्रभारों की गणना, काम के प्रत्येक दौर को पूर्ण घंटों में बदल कर करने की बजाए, विभिन्न टुकड़ों में बटे समय का कुल योग करके, मानों उपस्कर का उपयोग उस अवधि में लगातार किया गया हो, की जाएगी।
8. मशीनी खराबी के कारण उपस्कर के काम न करने के मामले में, उसकी मरम्मत में लगा समय, किराया प्रभारों की गणना में से निकाल दिया जाएगा।
9. जहां कहीं कार्गो/कन्टेनर प्रहस्तन के लिए तटीय दर निर्धारित नहीं की गई है, रियायत की ग्राह्यता और उसकी मात्रा अनुसूची 1.2—सामान्य निबंधन और शर्तों की धारा (v) से शासित होंगी।

#### 6.8 विविध प्रभार

1. बंदरगाह परिसर में तस्वीरें खींचने या फिल्मों की शूटिंग करने के लिए प्रभार

क्रम सं.	वर्गीकरण	दर (रुपयों में)
1.	फिल्म निर्माता कम्पनी या निजी पक्षकारों द्वारा फिल्मों की शूटिंग के लिए	10.000 प्रतिदिन या उसका अंश
2.	निर्यात/आयात कार्गो के स्थिर चित्र खींचने के लिए	400 प्रतिदिन या उसका अंश
3.	पार्टियों या पोतों पर सवार नाविक दल के चित्र (स्थिर) खींचने के लिए और जो ऊपर (1) और (2) में समाहित न हों।	50 प्रत्येक बार, प्रत्येक पार्टी के लिए

#### नोट :

1. अनुमति एनएमपीटी द्वारा या इसके द्वारा प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा जारी की जाएगी।
2. राज्य और केन्द्र सरकार द्वारा शिक्षा और वैज्ञानिक प्रयोजनों से और सरकारी प्रचार और नौवहन गतिविधियों के संबंध में लिए गए स्थिर फोटोग्राफ और फिल्मों का चित्रांकन (शूटिंग) प्रभारों के भुगतान से मुक्त है।
3. पत्तन की चार दीवारी के भीतर या पत्तन परिसर में स्थिर चित्रफोटोग्राफ खींचने और फिल्मों के चित्रांकन के शेष अन्य मामले प्रत्येक मामले की गुणवत्ता पर एनएमपीटी की इच्छा पर होंगे।
4. प्रभारों का भुगतान अग्रिम करना होगा और कार्यक्रम असफल रहने या निरस्त होने पर ऐसे भुगतानों की कोई धन वापसी नहीं की जाएगी।
5. यदि कार्यक्रम का निरस्तीकरण पत्तन की ओर से या असामान्य परिस्थितियों में किया जाता है तो भुगतान किए गए प्रभारों की वापसी की जाएगी बशर्तें दावा समय पर किया गया हो।
6. पत्तन द्वारा प्रदत्त और फिल्म निर्माता कम्पनी द्वारा या स्थिर फोटोग्राफ लेने वालों द्वारा उपयोग में लाए गए पत्तन के किसी वाहन या उपस्करों के भाड़ा प्रभार, इस मान के अन्तर्गत देश प्रभारों के अतिरिक्त, दर-मान के विभिन्न प्रावधानों के अनुसार लगाए जाएंगे।

#### II. पोतघाट में प्रवेश के लिए पासों/लाइसेंसों के जारी करने हेतु शुल्क

क्रम सं.	वर्गीकरण	दर (रुपयों में)
1	2	3
1.	बंदरगाह में प्रवेश के लिए अस्थायी पास जारी करवाने के लिए प्रति व्यक्ति प्रतिदिन	2.00
2.	यात्रियों को ले जाने वाली बसों, अधिकृत ट्रकों के लिए अस्थायी पास (प्रति वाहन प्रतिदिन)	50.00
3.	ट्रकों/ट्रेलरों/टिप्पर के लिए अस्थायी पास (प्रतिदिन)	10.00
4.	कार/जीप/वैन के लिए अस्थायी पास (प्रतिदिन)	6.00
5.	निजी कार्गो प्रहस्तन उपकरण के लिए (प्रतिदिन)	75.00
6.	स्थायी फोटो पास जारी करवाने/पुनर्नवीकरण के लिए (प्रति व्यक्ति)	100.00
7.	डुप्लीकेट फोटो पास जारी करवाना (प्रति व्यक्ति)	250.00

1	2	3
8.	(क) ट्रकों/ट्रेलरों/टिम्पों के लिए स्थायी वाहन पास	
	छः माह के लिए	500.00
	एक वर्ष के लिए	800.00
	डुप्लीकेट के लिए	250.00
	(ख) कार/जीप/वैन के लिए स्थायी वाहन पास	
	छः माह के लिए	380.00
	एक वर्ष के लिए	600.00
	डुप्लीकेट के लिए	250.00
9.	निजी कार्गो प्रहस्तन उपस्करों के लिए स्थायी पास	
	छः माह के लिए	2500.00
	एक वर्ष के लिए	4000.00
10.	पत्तन के सीमाबद्ध क्षेत्र में कार्गो ट्रकों के प्रवेश के लिए प्रवेश शुल्क प्रत्येक प्रवेश पर देय	सी एंड एफ एजेंट द्वारा 10.00

**नोट :**

- लाइसेंस एनएमपीटी द्वारा या इसके किसी प्राधिकृत अधिकारी द्वारा जारी किया जाएगा ।
- प्रभार के भुगतान से किसी व्यक्ति को पास मिलने का अधिकार स्वतः नहीं मिल जाएगा ।
- अस्थायी पास एक दिन के लिए वैध होगा, जिसे शून्य बजे से शून्य बजे तक के लिए प्राप्त किया गया है ।
- एनएमपीटी, पत्तन के विशिष्ट अतिथियों, अन्य महापत्तनों के दौरे पर कर्मचारियों, पत्तन न्यास से सम्बद्ध और सरकारी काम से पोतघाट का दौरा करने वाले सरकारी अधिकारियों/कर्मचारियों के लिए निःशुल्क अस्थायी पास जारी कर सकता है । वैध पहचान पत्र धारी पत्तन के अन्य नौवहन हितैषियों से कोई प्रभार नहीं लिया जाएगा ।
- बंदरगाह में प्रवेश के पासधारी व्यक्तियों को ही, ऊपर निर्धारित शुल्क के भुगतान पर अस्थायी वाहन लाइसेंस जारी किया जाएगा और यह अहस्तान्तरणीय है ।
- पत्तन द्वारा जारी किए गए अस्थायी वाहन लाइसेन्सों के लिए एक बार भुगतान किए गए प्रभारों के लिए कोई भी धन वापसी नहीं की जाएगी ।
- स्थायी लाइसेंसधारी वाहनों के ड्राइवर को पोतघाट में प्रवेश के लिए भुगतान में छूट प्राप्त है ।
- उपर्युक्त मद में समाहित वाहनों के लिए जारी लाइसेन्सों के लिए एक बार भुगतान किए गए प्रभार में से लाइसेंस की शेष बची अवधि के लिए कोई धन वापसी नहीं की जाएगी ।
- किसी वार्षिक या अर्धवार्षिक लाइसेंस की समाप्ति से 15 दिन के भीतर लाइसेंस के पुनर्नवीकरण हेतु न कर पाने का परिणाम लाइसेंस का निरस्तीकरण होगा या पुनर्नवीकरण शुल्क के साथ प्रति वाहन रु. 30/- दण्ड का भुगतान करना होगा ।
- वाहनों के स्वामित्व में परिवर्तन के कारण प्रत्येक वार्षिक या अर्धवार्षिक लाइसेन्स के हस्तान्तरण के लिए रु. 30/- का शुल्क लिया जाएगा ।
- जब कोई मूल लाइसेंस विकृत हो गया हो, पढ़ा न जाता हो या खो गया हो तो वार्षिक या अर्धवार्षिक डुप्लीकेट लाइसेंस जारी करवाने के लिए रु. 30/- का शुल्क लिया जाएगा ।
- न्यू मंगलोर पत्तन न्यास और अन्य महापत्तन न्यासों के वाहनों अर्थात् सामान ढोने वाले वाहनों को लाइसेंस धारण करने से छूट होगी ।
- उपर्युक्त मद में न समाहित किसी अन्य वाहन को, एनएमपीटी के विवेक पर, दूरमान के अन्तर्गत प्रभारों से छूट मिल सकती है ।
- लाइसेंस की असमाप्त (शेष) अवधि के लिए कोई धन वापसी अनुमेय नहीं है ।
- एनएमपीटी के अग्रतट परिसर के भीतर दौड़ने वाले किसी वाहन से एनएमपीटी की सम्पत्ति को जब कभी क्षति पहुँचती है, तो उस वाहन के स्वामी को उसकी जिम्मेदारी स्वीकार करनी होगी और उसके परिणामस्वरूप होने वाली क्षति का भुगतान करना होगा ।

**III. वजन-कांटा किराए पर लेने के लिए और ( मापे गए ) वजनों का प्रमाण पत्र जारी करवाने के लिए शुल्क :**

(1)	वजन-कांटा किराए पर लेने के लिए	रु. 1.00 प्रति टन या उसका भाग
(2)	कार्गों के कुल टनेज का प्रमाण पत्र जारी करवाने के लिए :	प्रेषित सामान (क आवेदन द्वारा समाहित सामान के लिए) के तोल के लिए रु. 3.00 प्रतिटन या उसका भाग—न्यूनतम रु. 15/- प्रति प्रमाण पत्र की शर्त के अधीन

**नोट :**

1. सभी मामलों में परिचर श्रमिक सम्बद्ध पक्षकारों द्वारा प्रदान किए जाएंगे।
2. जब कभी पत्तन के लिए सामान को तोलना आवश्यक होगा, यथा, सामान पर देय पोतघाट भाड़ा की राशि का आकलन करने के प्रयोजन से, उपरोक्त मान के अनुसार प्रभार लगाए जाएंगे।
3. मांगपत्र निरस्त करवाने का लिखित नोटिस यदि एनएमपीटी के प्राधिकृत अधिकारी के पास इस प्रकार से नहीं भेजा गया कि वह किराए वाली अवधि आरंभ होने से कम से कम 2 घंटे पहले पहुंच जाए, तो किराया प्रभार की कोई धन वापसी अनुमत नहीं की जाएगी।
4. पत्तन अधिकारियों द्वारा जारी भुगतान-प्रमाणपत्र की डुप्लीकेट प्रति के लिए रु. 10/- प्रत्येक प्रति दर से शुल्क लगेगा।

**IV. धर्मकांटा ( वे-ब्रिज ) के उपयोग हेतु प्रभार**

(1)	पत्तन के लॉरी धर्मकांटा पर तोलने के लिए	:	रु. 15/- प्रति ट्रक-दोनों ओर के लिए
(2)	तौल प्रमाणपत्र जारी करवाने के लिए	:	ऊपर (1) में निर्दिष्ट प्रभार के अलावा रु. 25/- प्रति प्रमाणपत्र
(3)	वैगन को रेलवे धर्मकांटा पर तौलने के लिए प्रभार	:	रु. 45/- प्रति ब्राडगेज वैगन

**नोट:-**

1. धर्मकांटों का उपयोग वजन के साथ या वजन के बिना केवल लॉरियों या गाड़ियों आदि को तोलने के लिए ही किया जाएगा।
2. ऊपर मद (1) के अन्तर्गत शुल्क में गाड़ी या लॉरी आदि को तुलन (धर्मकांटा के तुलन मंच) के ऊपर से खाली और भरा हुआ, दोनों बार गुजरने के प्रभार शामिल होंगे। इसके अतिरिक्त ऊपर मद (2) के अन्तर्गत शुल्क, खाली वाहन और भरे हुए वाहन का वजन दिखाने वाला प्रमाणपत्र जारी करवाने के लिए देय होगा।
3. यदि किसी खाली लॉरी को, पोतघाट क्षेत्र में उस खाली लॉरी का वजन रिकार्ड करवाने के बाद, उस पर लदान करके उसका सकल वजन करने के लिए पत्तन के धर्मकांटे पर उसी दिन नहीं लाया जाता है तो उस पक्षकार द्वारा जिसके नाम से खाली लॉरी का वजन रिकार्ड किया जाना है, रु. 5.00 प्रति लॉरी शुल्क देय होगा।
4. धर्मकांटे को केवल एनएमपीटी के कर्मचारी ही प्रचालित करेंगे।
5. किराया पर आपूर्ति की अवधि में उपस्कर के उपयोग से प्रत्यक्ष या पराक्ष रूप से किराए पर लेने वाले या किसी व्यक्ति को हुए नुकसान या क्षति या व्यक्ति के जीवन को पहुंची किसी क्षति के लिए एनएमपीटी उत्तरदायी नहीं होगा। किराए पर लेने वाला, किराए पर आपूर्ति की अवधि में उपस्कर के उपयोग से प्रत्यक्ष या पराक्ष रूप से होने वाले नुकसान या क्षति या जीवन को लगे आघात की मद में उपस्कर समेत पत्तन संबंधित किसी सम्पत्ति को या किसी अन्य व्यक्ति या सम्पत्ति को पहुंचा क्षति की क्षतिपूर्ति करेगा। किराए पर लेने वाले का उत्तरदायित्व इस तथ्य से कम नहीं हो जाता कि ऐसा नुकसान या क्षति या जीवन को आघात पत्तन के किसी कर्मचारी के किसी कृत्य या गलती के कारण भी हो गया होगा। किराए पर लेने वाला एनएमपीटी को वर्कमैन्स कम्पन्सेशन एक्ट, 1923 के अन्तर्गत से भी देनदारियों के लिए भी क्षतिपूर्ति करेगा।

**V. प्रवेश और निकासी प्रमाणपत्र जारी करवाने के प्रभार**

उस पोत के मास्टर/स्वामी/एजेंट के नाम प्रवेश और निकासी प्रमाणपत्र जारी करवाने हेतु प्रभार जो कोई कार्गो या यात्री उतारे या चढ़ाए बिना नाविक बदलने और लंगर डालने के लिए पत्तन की सीमाओं के भीतर या उनसे बाहर दस्तक देता है।	रु. 1000 प्रति प्रमाणपत्र
---	---------------------------

## अध्याय-VIII

## पंजीकृत कार्गो प्रहस्तन विंग के लिए प्रभार लगाना

न्यु मंगलौर पत्तन न्यास रजिस्टर्ड कार्गो हैंडलिंग एडमिनिस्ट्रेटिव विंग से कार्गो प्रहस्तन कर्मचारियों की सेवाएं प्राप्त करने के लिए प्रभार निम्नानुसार होंगे :-

## 8.1 सम्बद्ध कर्मचारियों की मूल मजदूरी पर लेवी

क्रम. क्र. सं.	व्यौरा	सम्बद्ध कर्मचारियों की मूल मजदूरी पर लेवी की प्रतिशतता
(i)	सभी कन्टेनर बंद निर्यात कार्गो केवल	160%
(ii)	8 या अधिक हैच वर्क्स वाले सभी गैंग्स और कार्गो उतारने/चढ़ाने के लिए तदनुरूप तटीय गैंग	160%
(iii)	8 से कम हैच वर्क्स वाले अन्य सभी गैंग और इनके तदनुरूप तटीय गैंग	180%
(iv)	पारगमन शौड, स्टैक यार्ड, ओपन स्टैक यार्ड आदि से उतरा जैसे सभी अन्य कार्गो प्रहस्तन प्रचालन	180%

नोट:-

ऊपर निर्देशित दरों पर लेवी श्रमिकों (वर्क्स) द्वारा, प्रचलित व्यवस्थापन/योजना की प्रचलित विविध धाराओं के अनुसार परिगणित और लाइसेंस स्टडीवेडोर्स द्वारा एनएमपीटी को देय प्रोत्साहन मजदूरी समेत, अर्जित वास्तविक मजदूरी के अतिरिक्त हैं।

## अतिरिक्त विशेष लेवी-1

क्र. सं.	विवरण	लेवी की प्रतिशतता
1.	8 या अधिक हैच वर्क्स वाले सभी गैंग और कार्गो उतारने/चढ़ाने के लिए तदनुरूप तटीय गैंग	15%
2.	8 से कम हैच वर्क्स वाले अन्य सभी गैंग और तदनुरूप तटीय गैंग	20%
3.	पारगमन शौड, स्टैक यार्ड, ओपन स्टैक यार्ड आदि से उतराई जैसे सभी अन्य कार्गो प्रहस्तन	20%

नोट:-

- ऊपर निर्धारित विशेष लेवी, कन्टेनर प्रहस्तन से इतर सामान्य कार्गो और बल्क कार्गो के लिए लगाए गए आरसीएचडब्ल्यू श्रमिकों हेतु सामान्य लेवी के अतिरिक्त है।
- पत्तन द्वारा इस लेवी के माध्यम से रु. 1,97,47,611.60 की मजदूरी बकाया देनदारी एक बार पूरी तरह से वसूल हो जाए तो अतिरिक्त लेवी-1 स्वतः ही प्रचलित होना बंद हो जाएगी।

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

## NOTIFICATION

Mumbai, the 9th June, 2006

**No. TAMP/42/2005-NMPT.**—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the New Mangalore Port Trust (NMPT) for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

## SCHEDULE

Case No. TAMP/42/2005 – NMPT

New Mangalore Port Trust (NMPT)

-----

Applicant

**ORDER**(Passed on this 11<sup>th</sup> day of May 2006)

This case relates to a proposal received from the New Mangalore Port Trust (NMPT) for general revision of its Scale of Rates (SOR).

2.1. The Scale of Rates of the NMPT were last revised in August 2001 and following a two years validity cycle prescribed then, the SOR of the NMPT fell due for revision in August 2003.

2.2. After expiry of almost one year of the validity of its Scale of Rates, the NMPT had filed a proposal for extension of its Scale of Rates with relevant cost statements.

2.3. This Authority had accordingly passed an Order on 25 April 2005 extending the validity of its SOR till 30 September 2005. The NMPT was also directed to file its comprehensive proposal in prescribed proforma giving projections for three years in line with the revised tariff guidelines.

3.1. In this backdrop, the NMPT had filed a proposal for revision of its Scale of Rates on 30 June 2005. The proposal was, however, not found to be complete. The NMPT has subsequently filed a comprehensive proposal for revision of its Scale of Rates along with relevant cost statements and draft proposed Scale of Rates and has requested to approve it from the date of the expiry of its validity i.e. 30 September 2005. The highlights of the proposal brought out by the NMPT are as follows:

- (i). (a). Deep draft multi purpose berth is expected to be ready by March 2006 at capital cost of Rs.42 crores which is already considered in the Gross block during the year 2005-06. On account of this investment, additional traffic of 2 to 3 MMT is estimated in the traffic projections from the year 2006-07 onwards.
- (b). For the year 2006-07, Rs.10 crores towards capital dredging, Rs.10 crores for improving Railway facility, Rs.5 crores towards roads, etc., are also considered for capitalisation.
- (c). For the year 2007-08, it has considered addition of Rs.41 crores towards roads, buildings / sheds, purchase of tug, etc.
- (ii). Additional levy of Rs.45 lakhs imposed for recovery of outstanding dues on account of wage arrears relating to Registered Cargo Handling Wing (RCHW) is excluded from cargo handling income.
- (iii). Income on account of vessel related charges for KIOCL ore shipment is included under NMPT since no adjustment of such charges are made in the fixation of wharfrage charges.
- (iv). Income on account of vessel related charges for MRPL cargo is apportioned as income against the MRPL cost head in line with TAMP Order to set off such earnings against the total cost of handling of Jetty 10 and Jetty 11.

- (v). Management and General Administration overheads is apportioned to various activities in proportion to respective operating expenditure. Finance and Miscellaneous Expenses (only related items) excluding of Interest of Loan has been apportioned to various activities in proportion to respective operating expenditure.
- (vi). The revision of Pay Scales is due with effect from 1 January 2007, the effect of which is considered in the calculation for the year 2007-08.
- (vii). It has furnished consolidated cost statement for the port as a whole and a cost statement excluding MRPL and KIOCL activities. It has also furnished cost statement of principal activities i.e. cargo handling port and dock services excluding MRPL and KIOCL, and the cost position with reference to each of the MRPL and KIOCL activities. Cost statement furnished by NMPT depicts the following position:

Sl. No.	Particulars	2005-06		2006-07		2007-08	
		Rs. in lakhs	% of surplus (after cost and 15% ROCE) as a % of income	Rs. in lakhs	% of surplus (after cost and 15% ROCE) as a % of income	Rs. in lakhs	% of surplus (after cost and 15% ROCE) as a % of income
1.	Port as a whole	3270.15	12.43%	3215.07	12.26%	2082.39	7.92%
2.	Port as a whole (excluding MRPL and KIOCL)	2790.54	19.31%	2894.18	19.11%	2073.07	13.19%
3.	Cargo handling and storage (excluding MRPL and KIOCL)	2467.46	27.82%	2656.26	28.21%	2183.50	22.37%
4.	Port and Dock services (excluding MRPL)	- 560.88	(-) 15.76%	- 564.75	(-) 14.89%	- 925.34	(-) 22.94%
5.	Estate (excluding MRPL and KIOCL)	969.48	54.77%	1035.51	55.67%	1017.78	53.79%
6.	Railway working	- 133.07		- 273.81		- 233.88	

3.2. The NMPT has admitted that it is able to achieve Return on Investment in excess of the prescribed norm of 15%. However, the deficit incurred by the port during the past years is proposed to be adjusted against the surplus that are to likely to accrue during the ensuing tariff review / revision cycle. It has, therefore, requested to retain the existing rates for this current tariff validity cycle subject to some modifications proposed in its Scale of Rates. Wharfage for dedicated cargo of MRPL and KIOCL are excluded from proposed SOR since they are notified annually based on separate MOUs signed in this regard.

3.3. Some of the major modifications proposed by the NMPT in its SOR are summarised below:

- (i). Single slab rate is proposed for port dues and berth hire and three tier slab rates proposed for pilotage fee in line with the revised tariff guidelines.
- (ii). Concession proposed in port dues and berth hire in respect of container and cruise vessels @ 25% and 50% respectively.
- (iii). Based on representations received from the HPCL and Stevedores Association, it has proposed to introduce volume discount on LPG. The rate for foreign bound cargo is proposed at Rs.250/- per PMT with volume discount. The effective rate with volume discount works out to Rs.200/- PMT approximately.
- (iv).
  - (a). The levy on RCHW wing is proposed to be reduced (200% levy reduced to 160% and 250% levy reduced to 180%).
  - (b). In addition to this basic levy, the existing additional levy of 15% and 20% is proposed to be increased to 20% and 25% respectively of basic wages for recovery of wage arrears of Rs.1.97 crores.
  - (c). Further, it has proposed to introduce one more additional levy – II, at 20% and 25% on the basic wages of RCHW for recovery of DA arrears of Rs.1.42 crores as pointed out by Audit.
- (v). Concessional wharfage rate is proposed in case of coastal cargo including LPG in line with revised tariff guidelines.
- (vi). Tug hire charges is proposed to be levied based on capacity instead of existing tariff for individual tugs.
- (vii). New tariff item is proposed for water sprinkling and dosing charges for coal and ore @ Re.1/- per MT in order to provide sprinkling treatment to control dust generated while handling such cargo.
- (viii). At present there is no rate for bunkering alongside berths by fixed pipelines or flexible hoses provided by the users or bunkers brought in through trucks / tankers. Hence, 50% of the wharfage presently applicable for POL is proposed in the Scale of Rates for bunkering of tankers alongside the berths.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, the NMPT proposal was forwarded to the concerned user organisations seeking their comments. The comments received from them were forwarded to the NMPT as feedback information / comments. The NMPT has furnished its reply on the comments of the most of the user organisations.

5.1. A joint hearing in this case was held on 8 February 2006 at the NMPT premises. At the joint hearing, the NMPT and the various users have made their submissions.

5.2. As decided in the joint hearing, the NMPT was requested to furnish the requisite information and file its revised proposed draft Scale of Rates and modified cost statements alongwith all additional information / clarification.

6.1. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the NMPT was requested to furnish additional information / clarification on various points. As decided in the joint hearing the NMPT has furnished the requisite information alongwith modified cost statements. It has also filed



a revised draft proposed Scale of Rates proposing reduction in wharfage rate as announced in the joint hearing.

6.2. A summary of queries raised by us and the clarification / additional information furnished by NMPT is tabulated below:

	Queries raised by the TAMP	NMPT's Reply
<b>I.</b>	<b>Financial / Cost statements.</b>	
1.	Please furnish a statement indicating the variations in the income expenditure and capital employed estimated for the years 2001-02 and 2002-03 at the time of the last general revision vis-à-vis the actuals for these two years. Also, furnish an analysis explaining the reasons for these variations. A cost statement in the prescribed format may also be drawn up for the years 2003-04 and 2004-05 to quantify the surplus / deficit after accounting for admissible expenditure and return	The requisite details are furnished.
2.	The traffic forecast for the year 2005-06 and also the income and expenditure projections may be adjusted with reference to Revised Estimates 2005-06. Consequently, the projections for the succeeding years may also be reviewed.	The traffic forecast for the year 2005-06 is in accordance with RE / MOU. However, the Port may not achieve the projected targets due to various constraints such as diversion of IOF to Karwar Port due to proximity to the mine heads. Consequently the projections for the succeeding years needs to be reviewed. However, for 2006-07 BE figures have been adopted.
3. (i).	Please confirm whether the traffic forecast for the current financial years 2005-06 and the projections for the succeeding years are in accordance with the five years / Annual Plan and current expected growth. Furnish a copy of the MOU signed for the year 2005-06 or target fixed by the Government for the years 2005-06 to 2007-08 may be furnished.	The traffic projection for X Five year Plan is furnished. The actuals exceeded the projections of the X plan. The projections in the RE at 37.5 MMT for the year 2005-06 and BE 38.5 MMT for 2006-07 has been planned considering the trend of cargo handled during the year 2004-05. However, it is not possible to achieve even 34 MMT during 2005-06 and accordingly the projections for further years may have drastic effect. The impact due to this decrease in the cargo is estimated to reduce the cargo handling income (excluding MRPL and KIOCL) by 3.90 crores and Rs.2.20 crores for port and dock facility excluding the MRPL activity.
(ii).	The reasons for not projecting any increase in the cargo volumes during the year 2006-07 and 2007-08 except for iron ore fines and fertilizer may be explained. Vessel traffic projections may also be furnished.	This port strategically can handle iron ore and POL which are getting saturated. Hence no much increase in the cargo volume is expected unless there is vital change in the economic scenario. There will be marginal increase in GRT due to increase in parcel size for carrying Iron Ore Fines / POL. There may be possibility of decrease in number of vessels due to increased parcel size of

		the vessel and the New berth having facility to berth higher GRT vessels. Hence proportionate GRT with reference to traffic is considered for the purpose of estimations.
(iii).	Traffic projections do not explicitly indicate the additional traffic likely to be handled at the deep draft multipurpose berth proposed to be operational from March 2006 onwards. Additional cargo-wise traffic anticipated to be handled at the deep draft multipurpose berth may be furnished.	Deep Draft Multipurpose Berth (DDMB) cannot be fully utilised unless and until mechanical handling equipment is in position both at Marshalling Yard and at the berth, the increase in IOF and other General Cargo expected to be handled at this berth have already been included in the tariff submissions. In view of the draft constraints at other berths, some cargo is likely to be shifted to the DDMB.
4. (i).	The reasons for scaling down the cargo handling income (excluding MRPL and KIOCL activities) by 3.17% for the year 2005-06 over the previous year despite projecting 17% growth in the traffic excluding the traffic of dedicated cargo of MRPL and KIOCL may be explained. Likewise, income from Port and dock facilities (excluding MRPL and KIOCL) for the year 2005-06 is estimated to increase by 2.7% only over the previous year as against 17% increase projected in traffic. The reasons for such wide variations in the income and traffic projections may be explained.	The revised computation of cargo handling income/ port and dock income has been furnished.
(ii).	Furnish analysis of average dwell time of cargo / containers for the past two years. Also indicate average dwell time considered for estimating the demurrage and storage income for the years 2005-06 to 2007-08.	Total demurrage collected in 2003-04 and 2004-05 is Rs.14.4 lakhs and Rs.15 lakhs respectively. Container wharfage / storage income during 2003-04 and 2004-05 is Rs.39.15 lakhs and Rs.38.30 lakhs respectively. Since the associated income is negligible, no analysis is done at this stage.
(iii).	Indicate the foreign exchange rate considered for computation of dollar denominated tariff. The additional income, if any, on account of fluctuation in foreign exchange rate may also be computed and shown separately.	Exchange rate of Rs.43.52 as on 1.2.2005 is considered for the calculations of coastal rates. The projected income is based on the previous year's income in which the fluctuation is already included. There may be marginal changes in the income due to fluctuation in Forex rate which is not computed at this stage.
5. (i).	Explain why, the cargo handling income with reference to cargo handled by the MRPL is estimated to reduce by 5.5% during the year 2005-06 over the corresponding previous year even though the traffic is projected to increase by 14% during the relevant year. Also, explain the reasons for further scaling down the income from this cargo by 6.7% for each of the years 2006-07 and 2007-08 over the previous years despite the estimated traffic remaining at the same level of 2005-06.	Since the income booked on cargo handled by MRPL is based on the net cost involved, no improvement in income occurs unless there is increase in cost itself. Rather it may be noticed that reduction in certain cost such as interest on loan, repayment of principal loan amount and provision for Pension and Gratuity will have an effect of reducing the per ton wharfage rate in accordance with the guidelines of TAMP. Detailed calculation is furnished.

(ii).	Likewise, explain the reasons for estimating 6.7% reduction in the income from cargo handled by KIOCL for the year 2006-07 over the previous year though the traffic is projected to remain same 2005-06.	The wharfage rate of KIOCL is also arrived at based on MOU conditions. Certain expenditure is based on the traffic ratio which will decrease due to overall traffic increase even if the volume of KIOCL remains same.
(iii).	The NMPT has assumed that recategorisation of vessels will lead to reduction in pilotage income to the extent of Rs.200 lakhs for the MRPL activities. It is relevant to mention that wharfage rate for jetty No.10 dedicated for MRPL activity is arrived at taking into account the expenditure allocated to this activity and vessel related income from this jetty, as per the guidelines already prescribed. Hence, reduction in income, if any, on account of such re-categorisation will automatically get adjusted since wharfage on cargo handled by MRPL will increase to that extent. That being so, the NMPT's contention about reduction in income from MRPL due to re-categorisation of vessel may not be correct.	The vessel related income is deducted from gross expenditure for determining the wharfage. The reduction in pilotage income to the extent of Rs.200 lakhs has already been considered in deriving at wharfage rates. It is reiterated that due to reduction in interest payment, loan repayment and contribution to pension / gratuity payments the wharfage rates are drastically reduced. Since the calculations have the circular effect, approximate rate has been adopted for the purpose of wharfage calculations and the effect is analysed in the statement of deviations.
6. (i).	Furnish the basis of estimating the pension liability alongwith the detailed computation for the years 2005-06 to 2007-08. It may be noted that pension payments to the extent not drawn from the pension fund and contribution made to the pension fund for the relevant years towards pension liability of existing employees based on actuarial valuation will be allowed in tariff fixation process	The amount as required in accordance with the Actuarial valuations as on 31-3-2005 has already been provided. However, nominal contribution may have to be made to the Fund on yearly basis which will be in all probability less than the actual outgo of pension. The actual payment of Pension during 2004-05 is Rs.6.09 crores. No actuarial valuation is made for the years 2005-06 and onwards. Hence a token provision of Rs.5 crores only is considered.
(ii).	Confirm that the one time expenses like arrears in wages / pension, VRS compensation, etc, are not included in the cost statement for tariff revision as per clause 2.5.2 of Revised Tariff Guidelines.	No provision has been made for the VRS or arrears of pay, etc., for the years 2005 to 2009. However, additional levy-II on RCHW has been proposed as a special levy to recover the arrears of DA based on the audit objection. The proposed additional levy will be discontinued immediately after recovery of the determined amount.
7.(i).	The railway activity shows an average deficit of 231% for the years 2005-06 to 2007-08. Explain why should this deficit be subsidised by the other activities.	Railway activity is an infrastructure found as a necessity to attract traffic. As port do not own and operate Rolling stock there is no scope for levy of terminal / haulage charges. A nominal income by way of Marshalling yard charge is levied to set off the establishment charges billed by the Railways for their personnel at the Yard office. The railway activity may contribute indirectly to the increase in traffic. In the absence of railway connectivity to hinterland where mine heads and thermal power generating units are situated, over the years, the income has not been

		achieved as envisaged. Once HMRD is fully commissioned, the income position will improve. In view of more investments being made to develop the marshalling yard etc., increase in the rates have been proposed.
(ii).	Please clarify whether any proposal to revise the Railway charges have been filed with the Railway Board to gradually make this activity self reliant	Railway marshalling yard charges is proposed to be increased from Rs.8/- per tonne to Rs.12/- per tonne to reduce the deficit on this activity. After approval of TAMP, the matter will be taken up with Railways.
8.	The expenditure for the year 2005-06 relating to cargo handling and storage is estimated to increase by 11%, Port and Dock by 43% Railway by 12.5% and management and general overheads is also estimated to increase by 23% over the 2004-05 actuals. Further, the expenditure for the year 2007-08 is estimated to increase further by 15% in case of cargo handling and storage and 9% in case of Railways and management and general overheads. Recognising that most of the expenditure of the port are generally fixed in nature and also recognising that clause 2.5.1 of the revised tariff guidelines specifically mentions that escalation in expenditure projection should be with reference to the current movement of Whole Sale Price Index, the escalation in cost considered beyond the stated level may be justified.	The increased cost of many items of expenditure will not be commensurate with WPI, such as payment of wages, incentive, levy of RCHW labour, maintenance and dry-dock of floating crafts, Dredging expenses, Pump-house, deballasting and fire fighting expenses, engagement of additional security and other expenses are not of fixed nature. It has furnished detailed clarification for the variation in the estimates of 2005-06 as against the 2004-05 actuals. In case of cargo handling activity, the increase is mainly on account of increase in the incentive to RCHW labour, and under the port and dock facility, it is on account of dredging expenditure.  The pay revision is due w.e.f. 1.1.2007, and the impact thereof is taken in 2008-09.
9.	Please confirm whether the depreciation has been computed as per clause 2.7.1 of the revised tariff guidelines i.e. on straight line method following the life norms adopted as per the Companies Act in case of major ports. In this context, please clarify:	Depreciation is computed as per Govt. guidelines and as adopted in the Annual Accounts. Even though the depreciation as per Companies Act is advantageous to the port, the same has not been considered since the calculations may add to further complications in the reconciliation of depreciation in KIOCL and MRPL assets.
10. (i).	Furnish a list of assets likely to be completed and commissioned during the years 2006-07 2007-08 and 2008-09 for each activity / sub-activity. Only such assets which will be completed and commissioned within this period should be counted.	Requisite details have been furnished.
(ii).	Indicate the reduction in unit operating costs, if any, additional traffic / business projection, improvement in operational efficiency on account of each of the proposed additions to the gross block for each of the projects	Except the economies on account of mechanised handling at the Deep Draft Multi purpose berth, there may not be any reduction in unit operating cost. The proposed addition in the assets are basically roads and buildings within the port and as such there may not be any addition to the capacity.

(iii).	Capital assets may be classified into business assets, business related assets and social obligation assets in terms of Clause 2.9.5, 2.9.7. and 2.9.8. of the revised tariff guidelines for the purpose of computation of ROCE. The basis of such segregation may also be explained.	The Net Block as on 31 <sup>st</sup> March 2005 of quarters, school buildings, hospital and stadium, etc., is Rs.975.07, 78.99, 73.77 and 77.48 lakhs respectively. The stadium is being used wholly for the employees of the Port.
(iv).	The basis of apportionment of capital employed i.e. net fixed assets and working capital between various activities and sub-activities may be indicated.	It has furnished the requisite details.
(v).	This Authority in its Order number TAMP/11/2005-NMPT dated 6 May 2005 while extending the validity of the Scale of Rates of the NMPT had categorically observed that if the NMPT did not achieve maximum permissible ROCE in the MRPL and KIOCL activities because of the specific methodology agreed in the respective MOUs, it could not seek other activities to top up the ROCE deficit of these two activities by claiming full ROCE for the port as a whole. The NMPT has not considered this point and computed ROCE @15% even for the MRPL and KIOCL assets also. The permissible ROCE for the Port as a whole may be restricted to the aggregate of permissible ROCE under individual major activities.	The port has not computed ROI on these two activities @ 15% but shown calculations separately. The ROI in case of MRPL is more than the stated level and more or less equal to 15% in case of KIOCL and hence there is no topping up of the deficit.
11.	Furnish the capacity utilisation of the port for the years 2002-03 to 2004-05 including MRPL and KIOCL and excluding these two dedicated berths. Also, furnish the assessed capacity of the port during the each of the years 2005-06 to 2008-09 duly considering the additional capital investment envisaged and productivity improvements anticipated alongwith detailed computation. While doing so, the designed capacity of the dedicated berths i.e. MRPL and KIOCL may be shown separately.	The capacity of NMPT indicated by the Ministry of Shipping (MOS) is Rs.30.30 MMT where as the port has handled 33.89 MMT in the year 2004-05. The capacity addition of DDMB is 5 MMT per annum. The port is likely to handle about 34 MMT in 2005-06 which is also more than the capacity.
12. (i).	Please confirm whether allocation of expenditure between the MRPL and the KIOCL and other cargo has been done on the basis of respective guidelines available for this purpose. Furnish the detailed computation of allocation of expenses between NMPT, MRPL and KIOCL for the years 2005-06, 2006-07, 2007-08 and 2008-09.	The detailed calculations of wharfage rate of MRPL and KIOCL are furnished.
(ii).	The fixation of final wharfage rate for Jetty No.10 for the years 2000-01 to 2004-05 is still pending. This Authority has already advised the NMPT and MRPL (Order No.TAMP/62/2004-NMPT dated 20 January 2005) to sit together and finalise the wharfage rate for Jetty No.10 for the years 2000-01 to 2004-05 and submit the proposal. Despite several reminders in this regard we have not received any concrete proposal so far. In this context, explain the basis of projecting income for MRPL cargo.	The port has finalised the rates in accordance with the guidelines and requested MRPL to verify and consent so as to refer it to TAMP for notification. In spite of repeated reminders, MRPL is not finalising the same. The reminders issued to MRPL have been endorsed to TAMP also on various occasions. Now, the MRPL have agreed to finalise the rates for 2000-02 shortly. The income in respect of MRPL has been projected as per guidelines and the expected volumes /

		expenditure.
(iii).	It may be clarified whether the special tariff arrangement envisaged by the MOU with MRPL will continue till end of 2008-09 for both Jetty Nos.10 and 11. If not, suitable adjustment in income estimates should be made considering the charges leviable on such cargo after the expiry of MOU.	The special tariff would continue till loan is fully repaid. Under the schedule of repayment, it is likely that 2008-09 will be the last year of repayment for J 10. The final loan repayment for J 11 will be 2011.
13. (i).	The cost statement relating to Registered Cargo Handling Wing (RCHW) appears to have been included in the cargo handling activity itself. Please furnish a separate statement of RCHW wing and cargo handling activity excluding the RCHW to understand the extent of cross subsidisation flowing from cargo handling to RCHW.	Since RCHW cost is part and parcel of the Cargo Handling activity it is included there. However a separate statement for 2004-05 is enclosed indicating income and expenditure on account of this activity. It is to state that even though RCH labour is shown as separate activity, without the labour, bulk cargo cannot be discharged in NMPT.
(ii).	Clause 2.11.4 of the revised tariff guidelines stipulates that cross subsidisation shall be restricted with the objective to ultimately phasing it out. The NMPT, is, therefore, requested to show the flow of cross subsidisation from surplus generating activities to the activities which are in deficit are restricted at the level obtained at the time of last general revision of its Scale of Rates in August 2001.	Except Rly & Port / Dock Activity, other activities are not deficit activities. The activity of KIOCL appears to be deficit but with the inclusion of Vessel income related to KIOCL handling, it also becomes the profitable activity. The deficit in Rlys. is being phased out gradually. The P & D activity may gradually gain with the increase in the number of vessels.
14.	The cost statement of the NMPT for the years 2005-06, 2006-07 and 2007-08 (excluding MRPL and KIOCL) show an average surplus of more than 17% and as per the cost plus return formula prescribed by this Authority there is a clear case for reduction in tariff to that extent. The deficit during the years 2002-03 and 2003-04 referred by the NMPT is mainly due to reckoning pension contribution pertaining to the past period as a cost item. It is the stated policy of this Authority that arrears in wages / pension, VRS compensation and contribution to pension fund for past liability will not be allowed as admissible cost for determining tariff. In the light of the above observation, the NMPT's argument to continue with the existing tariff level in view of the deficit of position of the past two years is not found to be justified. The NMPT is advised to file a revised draft SOR proposing suitable reduction in the existing tariff based on its commercial consideration. The impact of such reduced tariff (to be) proposed may also be indicated alongwith detailed working.	The cost statements for 2005-06, 2006-07 and 2007-08 are based on the projected traffic. If the projected traffic is not materialised (excluding MRPL and KIOCL) the port will not be able to achieve the surplus of even 15%. Since the Pension contribution during 2002-03 and 2003-04 is as per the actuarial valuation, the port had no other option but to comply with the requirement since ports are brought under IT ambit. Since the funds are matching with the actuarial valuation as on 31 <sup>st</sup> March 2005, there may not be any need to contribute much now except marginal contribution of less than Rs.5 crores per year. It has submitted revised draft proposed Scale of Rates proposing reduction in wharfage rate for most of the cargo items in the range of Rs.5/- to Rs.25/- PMT.
15.	Please clarify, why should there be an additional charge for controlling pollution in the light of surplus position reflected by the cost statement. If the port's argument that "Polluters pay" is to be accepted, then, to that extent, the NMPT may propose reduction in other items of tariff.	The proposed rate towards water sprinkling and dosing charges is deleted in view of the request of the port users.

16.	Please confirm whether the revision in the lease rentals accorded by this Authority vide its Order No.TAMP/33/2003-NMPT dated 20 January 2005 has been considered while estimating the lease rentals	The incremental effect of revision of lease rentals has been considered..
<b>II. GENERAL</b>		
1.	At the time of last general revision of its SOR, this Authority had advised the NMPT (in Para 7(ii) of the Order No.TAMP/19/2001) to reconsider the working of wharfage rate in case of KIOCL and follow the principles set out in case of the MRPL for determining the wharfage rate for KIOCL cargo to enable comprehensive review of cost position relating to iron ore handled at the KIOCL dedicated berth. This suggestion of this Authority is not given effect in the proposal in reference. Cost statements may be modified giving effect to the suggestion already made.	The wharfage rates for KIOCL and MRPL are worked out independently based on the terms governing in the respective MOU / discussions duly getting it verified by the concerned parties. KIOCL being a PSU, any change in the MOU may not be possible.
2.	This Authority in its Order No.TAMP/19/2001-NMPT dated 9 August 2001 relating to revision of rates of levy applicable to the services of RCHW, has expressed the need to revise the datum which will have impact on the incentive payment and consequently lower the overall cost of deploying RCHW from the user point of view. Clause 2.6.2 of the revised tariff guidelines also requires that port to regularly review and adjust the manning scales / datum. The steps taken by the NMPT in this regard may be clarified and if the datum has been revised please furnish the datum prescribed for major cargo items, pre-revised datum and the effective date of revision for each of the major cargo items	The revision of manning scales for all the Major Ports is referred to an Arbitrator for adjudication by MOSRT&H which is as per the Agreement reached with the Federations of Labour employed by the respective Ports. Hence it may not be possible to revise the datum at this stage.
3.	This Authority vide Order No.TAMP/78/2003 dated 18 November 2004 while approving the special rate to recover the wage arrears of Rs.1,97,47,611.60 had advised the NMPT to transfer the amount so recovered to a separate account and inform this Authority at the end of every financial year, the quantum of collections made from the special rate. The amount so collected from levy of special rate from October 2003 onwards till the financial year 2004-05 may be indicated. The estimated amount likely to be collected for the subsequent years 2005-06, 2006-07 and 2007-08 at the existing level of tariff and at the proposed level may be furnished.	A separate accounting code has been opened to watch the recovery from this levy. An amount of Rs.10.62, lakhs Rs.45.21 lakhs and Rs.50.04 lakhs has been collected in the years 2003-04, 2004-05 and 2005-06 (upto January 2006) respectively. The entire amount with interest is likely to be recovered on or before 2008-09. It is to reconfirm that this additional levy will be stopped on recovery of the said amount.
4.	This Authority has allowed flexibility to all major ports to reduce the rates prescribed in the SOR at their discretion mainly on commercial consideration. Such reduction, if any, affected by the NMPT may be listed out and the consequential effect of such concessions granted on growth of traffic and impact on reduction of revenue may be analysed item-wise and furnished.	The effect of reduction is in container handling charges, cruise shipping. However a revised statement is submitted taking into consideration, the reduction in wharfage rates.



II	SCALE OF RATES	
1.	<b>Modify the proposed provision 4 (i) relating to interest on delayed payments / refunds by prescribing a specific interest rate based on prevailing Prime Lending Rate of the State Bank of India.</b>	This is in accordance with the TAMP guidelines. The specific rate of 12.25% (PLR 10.25 + 2%) is indicated. However, the PLR may change from time to time and accordingly the above rate may undergo change.
2.	<b>Chapter II – Schedule A – Port Dues:</b>	
(i).	<b>Explain the reasons for proposing 33% hike in port dues for ships and equating it at the level applicable for steamers. Also justify the proposed increase in the light of the fact that the cost statement for the port as a whole shows a surplus position of 17% (excluding the MRPL and KIOCL).</b>	Single slab as suggested by TAMP is adopted. The income derived out of service rendered to ships is Rs.0.07 lakhs which is negligible. Hence the existing rate applicable to steamers has been proposed as a single slab rate applicable to all vessels.
(ii).	<b>The basis on which the 'Ship' and 'Steamer' are distinguished for the purpose of levy of port dues may be explicitly stated in the Scale of Rates</b>	Prior to formation of Port Trust, the notification was issued under the provisions of Indian Ports Act 1908 wherein Mangalore Port was under Part VIII of Schedule I of the said Act. The explanation to the schedule enumerates "ship" means a vessel propelled solely by wind-power and "steamers" means any vessel other than a ship.
(iii).	<b>In the light of the fact that the 'Port Dues' is a fee for entry of a vessel, the practice of levying port dues for coastal vessels once in 30 days may be reviewed. Adjustment in the frequency of visit should be accompanied by reduction in the unit.</b>	In fact port dues per entry would be a preferred for coastal vessel. The average rate of the coastal vessel is Rs.2.32 per GRT in 2004-05. In case TAMP considers the rate per entry, the above rate may be considered in place of Rs.3.73 per GRT for 30 days frequency prescribed in the existing SOR.
3.	<b>Chapter II – Schedule B – Pilotage Fees:</b>	
(i).	<b>Furnish the number of vessels handled, average GRT of vessels and the income thereof for last two years under each slab of GRT prescribed in the prevailing SOR vis-à-vis the anticipated income at the proposed tariff structure.</b>	The detailed calculation based on 2004-05 (actuals) has been furnished.
(ii).	<b>The minimum pilotage fee for the second slab in case of coastal vessel and for the third slab need to be modified by applying the rate proposed for the immediate preceding slab over the highest slab therein.</b>	Necessary modifications have been made in the revised proposed SOR.
(iii).	<b>As per clause 6.4. of the revised tariff guidelines, pilotage fee shall include one inward and one outward movement with required number of tugs / launches of adequate capacity and shifting of vessels for 'Port convenience'. In this context, the proposed note number (1) may be modified and separate the shifting element included in the composite fee for shifting done at the request of the users. Consequently, the unit rate of the composite pilotage fee may also be reduced.</b>	Note 1 is modified suitably to indicate Pilotage-cum-towage fee will be composite and shall include one inward and one outward movement with required number of tugs / launches of adequate capacity and shifting/s of vessels for 'Port convenience'. It has accordingly reduced the pilotage fee by 10% for excluding one shifting element. Shifting at the request of vessels will attract separate shifting charges at 25% of



		the Pilotage charges prescribed above.
(iv).	Shifting charges may be proposed per GRT of a vessel with reference to cost of service provided without linking it to pilotage fee. The three tier slabs (GRT based) may be proposed as per the revised tariff guidelines.	Cost of service rendered to vessels for shifting is same as that for Pilotage based on GRT except the duration of time taken for each act of shifting. Keeping this in view, an average rate of 25% of the three tier slab (GRT based) rate proposed for Pilotage may be accepted.
4.	<b>Schedule C – Berth hire charges:</b>	
(i).	This Authority in the last general revision Order [at paragraph 7(xxiv)] had specifically advised the NMPT to recast the berth hire charge with reference to the services provided and facilities available for the group of berths having similar facilities. The NMPT has not addressed this issue in its comprehensive proposal. The NMPT is again advised to recast the berth hire charges by grouping the berths having comparable services / facilities as it is a specific requirement under clause 6.5.1. of the revised tariff guidelines.	For Berth Nos. 2 and 3, shore crane facility is extended. At berth Nos.1, 4, 5, 6, 7, and 8, no shore crane is provided. Hence, barring berth Nos. 2 and 3, where berth hire is inclusive of crane related services, all other berths are treated equally and separate berth hire is proposed and hence the guidelines are adhered to.
(ii).	Justify the differential berth hire charge for berths having crane facility and berths without crane with reference to the cost of providing the wharf crane.	The cost of providing the wharf crane has been considered by the Ministry while approving the composite berth hire pursuant to implementation of Directing Group recommendations as accepted by the Empowered Committee. Thereafter, no cost calculations were worked out.
(iii).	Justify the proposed charge of 50% of the berth hire charge for double banking (item no.6) with reference to the cost of service provided.	Double banking is resorted to only on two contingencies viz. (i) when the vessel has no berthing facility but safe fleeting area is desired and (ii) when emergency berthing is to be resorted alongside due to reasons such as SOS calls, minor repairs etc. Hence proposed rate of 50% may be retained.
(iv).	Flowing from the principle prescribed in the Revised Tariff Guidelines (clause 2.15) that users should not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the port, please incorporate the following conditionality - "No berth hire shall be levied for the period when the vessel idle at its berths due to break down of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the port".	Incorporated the proposed note in the revised SOR at Chapter II – C- Notes (6)
(v).	The proposed provision in note number 2 may be modified to state that the time limit prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ships waiting time for want of favourable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities if such contingencies are relevant to NMPT, as prescribed in clause 6.6.1. of the revised tariff guidelines.	There have been no cases where the vessels are detained for want of favorable tidal conditions or inclement weather conditions. NMPT has night navigational facilities too. However, the suggestion clause is incorporated in the revised proposed draft SOR.
(vi).	Please indicate the number of LASH barges that called the NMPT for the last three years. If the	In the past three years LASH barges have not called. The existing provision is

	tariff for this item is not found relevant, the port may consider to delete the proposal tariff alongwith the relevant conditionalities.	retained if such contingency occurs.
<b>5. Chapter III – Schedule of Wharfage charges</b>		
(i).	This Authority in its last general revision Order had advised the NMPT [in para 17 (xxvii)] to examine advalorem rate structure for break bulk cargo and convert it based on weight / unit / volume of tariff. It is observed that the NMPT has not converted any of the existing advalorem rate to tonnage based rate. Clause 4.2.2. of the revised tariff guidelines stipulates that advalorem wharfage rates shall be phased out over a maximum period of 5 years after the rates for all cargo items are fixed on the basis after the rates for all cargo items are fixed on the basis of cost of handling. The wharfage rate for bulk cargo may, therefore, be reviewed and proposed based on weight or volume of cargo with reference to cost of handling the relevant cargo.	Though it agreed with views of TAMP, however, since the collection of data and analysis thereof will take some more time, it has requested to continue the existing arrangement for one more cycle.
(ii).	Justify the basis of the proposed wharfage rate for Plant and Machinery at Sl.No.6 (d) at Rs.130/- PMT under Schedule B - Bulk cargo with reference to the cost of handling this cargo.	The earlier notified rate is retained. Since this type of cargo handling is of very rare in nature, separate costing could not be furnished.
(iii).	Unit of levy of wharfage rate for Tapioca chips, flour starch, etc, under Sl.No.18 Schedule – B- Bulk cargo is proposed to be modified from the existing 'per cubic meter basis' to 'per MT' basis, however, it has not made corresponding adjustment in the rate. Explain the reasons for effecting change in unit and indicate the conversion factor.	These are large volume/low value commodities which have not been handled since past six years. Hence conversion factor has not been taken into consideration. If converted, rates may have to be increased.
(iv).	The proposed provision at Note 5(ii) should act both ways. Insertion of a clause stating that even the NMPT will not raise supplementary or under charge bills, if the amount due to Port is Rs.100/- or less may be considered.	Incorporated at Note 5 (ii) - Chapter III-B
(v).	<b>Note 6 – Portage (Handling of cargo) at wharf or jetties:</b>	
	(a). The proposed note number 6(i) about port not assuming custody of export cargo may be substantiated with provisions of MPT Act or Customs Act or settled position of law.	At NMPT bulk / break-bulk cargo is consolidated by the Shippers or respective C&F Agents in the leased plot / User Godown. Shippers / Agents prefer direct shipment of the cargo. This practice is in vogue right from the inception of the Port and the Port Users encourage this concept. NMPT is expected to assume custody of cargo in case the cargo is stacked in the transit area.
	(b). With reference to levy of overtime allowance, it is not understood why overtime of staff should also be levied when the Port is expected to work round the clock. The number of	No holiday wages are recovered when the workers are engaged for work on

	instances when the staff is deployed overtime for cargo handling operation at Wharf or jetties and cost involved thereat may be indicated.	holidays due to the fact that the Port works round the clock. Only when workers are engaged beyond the shift hours invariably in the case of finishing vessels, O.T. is recovered. In such instances if a gang is to be booked it will be costlier than OT allowance. Hence Stevedores are benefited by paying OT than Gang booking
	(c). Concessional tariff applicable for coastal cargo may be prescribed for handling charges also in line with our common adoption Order.	A general note to the effect has been incorporated in the revised proposed Scale of Rates.
(vi).	<b>Note 7 – Tranship Goods:</b>	
	(a). Please incorporate the following provision: "In case cargo from foreign port lands at NMPT for subsequent transshipment to an Indian Port on coastal voyages, 50% of the transshipment rate prescribed for foreign going and 50% of that prescribed for coastal leg shall be levied".	Incorporated the said provision at Chapter III – Notes 7 (vi) of the revised proposed Scale of Rates.
	(b). Explain the reasons for introducing the proposed note number (v) about levy of 50% of wharfage in case of cargo brought in / taken out of the harbour through any mode of conveyance only for storage purpose. Also, clarify what are the services provided at Wharf area for the proposed levy of wharfage at 50%.	The port land is meant to be used for port related activities of import / export by which port gets revenue in addition to Land rentals. However, some times the parties are approaching to use the tank farms installed in the port to be used for storage of cargo which is not meant for import / export. Even though no services are rendered by the port for pipe-line transfer of liquid cargo, in order to curb such transfers, the port suggested this charge. Such instances are very rare and the income derived is negligible. Hence the proposed rate may please be agreed to.
6.	<b>Chapter IV – Container charges:</b>	
(i).	Please prescribe specific number of free days in case of storage charge on containers in line with the revised tariff guidelines.	No free days have been allowed on containers. The status quo may be maintained.
(ii).	Incorporate the following condition flowing from the principle prescribed in the revised tariff guidelines that users should not be made to pay for the delays attributable to Ports <i>"Storage charge on container shall not accrue for the period when the NMPT is not in a position to deliver / ship container when requested by the user"</i>	Container operation at NMPT operates on container yard concept. The container yard operation is carried out by the MLOS deploying their own private workers. Both

	Similar condition may also be incorporated for cargo as a note under the Schedule pertaining to Demurrage charge.	LCL and FCL container is not permitted to destuff or stuff in the container yard. Hence the custody of container rests with the MLO. The container is taken out by the MLO for destuffing / stuffing on receipt of customs permission. Total operation is done under the supervision of customs. Hence status quo is sought.  It has, however, incorporated the said condition under Demurrage schedule.
(iii).	Please incorporate a conditionality to state that if operational area is leased on rental to users, storage charge on containers shall not be levied again as per Clause 4.6. of the revised tariff guidelines. Similar condition may be inserted in the Schedule pertaining to demurrage charge on cargo also.	Normally lease of land is not given for container stacking inside the perimeter wall. However, the conditions stipulated by TAMP is incorporated in the revised proposed Scale of Rates.
7.	<b>Chapter V - Demurrage Charges (Imports / Exports):</b>	
(i).	Demurrage charge proposed at SI.No.2 (Imports) may be reviewed and proposed based on the space occupied instead of prescribing it as a percentage of wharfage. The unit of levy of demurrage charge on per week or part thereof basis may also be reviewed and proposed on per day or part thereof. Please furnish detailed computation in this regard.	The existing demurrage on package or number basis is deleted from the proposed SOR as no items exist in the Scale of Rates where wharfage is charged per each package or number. In the case of cargo assessed on advalorem rate, the demurrage on per cum is equivalent to the rate applicable to SI.No.1 is proposed.
(ii).	Sections 61 and 62 of the Major Port Trust Act 1963 prescribes various provisions for disposing of the cargo by the Major Ports if they are not cleared within the stipulated time limit. In the light of the powers available with the Major Ports, non satisfaction of the note number 4 gives an impression that demurrage would be levied on unclaimed goods after 60 days. Please confirm the correct position.	This provision existed in the SOR since inception. In the light of legal provisions available to deal with unclaimed goods, existing note number 4 is deleted from the revised proposed Scale of Rates.
(iii).	The proposed demurrage charge under Schedule B export does not clarify the demurrage charge levied on export cargo for which wharfage is prescribed on 'advalorem' basis. Please explain.	The rate proposed "per CBM" is proposed to be levied where wharfage is prescribed on advalorem basis.
(iv).	The proposed note number 2 in Schedule B exports may be modified to state that the proposed free days shall be excluding Custom's notified holidays and Port's non working days in line with clause 4.5. of the revised tariff guidelines. Suitable modification may also be done note no.3(ii),3(iii) and 6.	In view of higher number of free days allowed (30 days for Export Cargo as against 7 days for import and 3 days for salvaged goods), no additional free days for Custom's notified holidays and Port's non working days

		have been provided for export cargo. This may be agreed. (If not agreed, the free days may be reduced to 21 days).
8.	<b>Schedule B – Charges for bunkering alongside berths:</b> Explain the basis of arriving at the proposed rate of Rs.40/- per M.T. for providing bunkers alongside berths through fixed pipeline or loading arms or flexible hoses of users or through mobile trucks / tankers alongwith detailed working. Also, indicate additional income from the proposed tariff item for all the three years under projections.	The Scale of Rates notified in September 1995 prescribed a rate of Rs.27/- PMT for use of bunkering pipeline provided at iron ore berth for all user agencies. The line was provided by KIOCL and as such they were charged Rs.9/- PMT only. Since that facility was discontinued, no revision was sought in the last general revision of SOR in 2001. Now, that the bunkering lines are provided by the users, fresh proposal is made on hiking the rate to 50% of the POL wharfage on the principle that the facilities provided alongside the berths shall have to bear some cost and not free of cost. Since the data for bunkers provided is not available with the port, the above charges may please be considered.
9.	<b>Schedule C – Marshalling yard usage charges:</b> (i). Justify the proposed increase of 50% in the tariff for this item in the light of the fact that the cost statement for the port as a whole shows an overall surplus position. Explain the services provided under this schedule.	The proposed increased of 50% may also be not sufficient to make the activity self sufficient.  The port has developed railway sidings of including Marshalling Yard. The entire expenditure on account of this infrastructure including electricity, water, and road is borne by the Port Trust. In addition Port Trust also bears operation and maintenance of these structures and permits exporters or importers to move their cargo using these facilities to various destinations. Railways provide all services connected with railway operations and collect establishment charges from the Port.

	(ii). Please confirm that these rates do not fall under the category of railway charges to be fixed by Railway Board.	It is confirmed that the rates do not fall under the category of railway charges fixed by the Railway Board.
10.	<b>Schedule G – Charges for hire of launches and tugs within limits of the Port:</b> (i). The following points need to be clarified with reference to the cost statement furnished for hire charge of the equipment and the proposed provisions in the SOR.	The rates proposed under this Schedule are for rare use of independent tugs under the unforeseen conditions and not charged for general movement of vessels which is included in the pilotage.
	(a). The basis of considering Repairs and Maintenance (R&M) uniformly at 5% of the capital cost for all the tugs / launches may be explained.	Since the R&M cost of a particular year is not indicative cost for that particular equipment, it is the general practice to calculate the same at 5% of capital cost for all purposes of evaluation.
(ii).	<b>Tugs Kabini and Launch Mallya:</b> Return on capital employed of Launch Mallya may be computed by linking it to the capacity utilisation level of 31% for arriving at the proposed rate.	It is a Multipurpose special buoy laying tender which is very rarely used and not available in the market. Hence ROI cannot be linked to utilisation. The charges suggested are for a very rare use. In fact the equipment may be idle for more than 31% of the time. It is procured in order to avoid possible loss on account of oil spillage, holding falling fenders due to damage by the ship and other unforeseen circumstances.
(iii).	Please furnish cost calculation in respect of the two launches Tunga and Bhadra as they are found to be new entry. Also, indicate the basis of rationalising the tariff for various mooring launches and proposing a uniform tariff of US \$ 114.89 per hour or part thereof. In this context, please clarify whether all these mooring launches are of similar capacity.	The craft were procured in 2002-03 and are in operation. The charges have been covered in the composite pilotage charges and so far no separate rate is fixed for the same. Both are identical launches for the same purpose.
(iv).	Since hire charges are proposed for launches / tugs based on the capacity, it may not be relevant to prescribe the names of these tugs / launches. The NMPT may, therefore, consider to delete the individual names of equipment in these schedules.	The names are indicated as additional information only. As per the guidelines the capacities are only indicated for tugs / launches except Mallya / Survey launch which are not generally required but for a rare use by a rare user.
11.	<b>Schedule I – Hire charges of spreaders for container handling:</b> Furnish detailed cost analysis of the proposed hire charge for spreader since it is a new entry.	The cost of procurement is Rs.6 lakhs and the

		maintenance cost including annual examination and testing works out to Rs.50000/-. Only nominal charges have been indicated for the use of the infrastructure made available to the port users who use this equipment as a stop gap arrangement.
12.	<b>Schedule K – Electricity and monitoring charges for reefer containers:</b> The unit of levy of this tariff item may be proposed on 4 hourly basis in line with Clause 5.7.1. of the revised tariff guidelines.	Incorporated as suggested by TAMP.
13.	<b>Notes 5 (iii) and 6 after Schedule K:</b> Since the craft / tugs etc, are insured and insurance cost are already recovered through tariff, the actual cost of damage / repair if any, to the equipment can be recovered from insurance company. That being so, modify the proposed note about recovering the cost of damage and even the replacement value of equipment in line with the revised tariff guidelines.	Unless there is a deterrent clause, the port craft may get damaged frequently. Insurance may not pay the complete amount besides there will be loss of revenue to the port. Hence it is requested to accept the proposed clause.
14.	<b>Item No. IV – Charges for the use of weigh bridges under schedule L – Miscellaneous Charges.</b>	
(i).	The tariff is levied per truck for the cargo weighed irrespective of the quantum of cargo in the truck. Explain the reason for introducing the proposed variable charge at Re.1 PMT of cargo weighed. Also, indicate additional income from the proposed tariff for each of the years 2005-06, 2006-07 and 2007-08.	It is not correct to have same charges for all trucks with different weights. When the ships carrying the same type cargo are differentiated between coastal and foreign, there should be some analogy for charging the same charges for heavy trucks also. Accordingly fixed / variable charges are proposed. In fact there is no additional income on account of the same but a readjustment in view of reduced numbers but increased weight of the trucks. However, in view of the request of the port users, the charges is revised to Rs.15/- per truck both ways (i.e. 50% of the charges in the vicinity).
(ii).	The charges levied for providing weigh bridge services at vicinity of the Port may be furnished.	The charges levied in the vicinity is in the range of Rs.30/- per trip.
<b>15. Chapter VIII – Levy of charges of Registered Cargo Handling Wing:</b>		
(i).	The additional levy to recover the wage arrears of RCHW workers to the tune of Rs.1.97 crores for the period 1 January;	In view of the reduction proposed in overall levy, the

	1998 to 31 October 2000 was approved by this Authority vide Order No.TAMP/78/2003-NMPT dated 18 November 2004 based on the consensus obtained from the concerned users. Explain the reasons for proposing to increase this levy with in a year of our earlier Order.	marginal increase is proposed so that the entire recovery would be completed within a reasonable time. So far, i.e. from October 2003 to December 2005 a sum of Rs.102.96 lakhs has been recovered. On an average, the monthly recovery towards this is at Rs.3.8 lakhs. Anticipating the labour employment at current level, it is expected that the entire recovery would be completed by end of January 2008.
(i).	For which period is this DA arrears pertaining to and why was it not included while proposing the additional levy – I earlier? Explain the reasons why the Port did not resort to recovery of the DA arrears earlier immediately after its payment.	The Statutory Audit pointed out that the D.A. element should form part and parcel of actual wages. Hence, the management immediately took a decision to recover the D.A. However, the arrears relating to the period from October 1996 to February 2002 amounting for Rs.1.42 crores is due to be recovered. Hence, the proposal.
(ii).	A copy of the observation made by the Statutory Auditors in this regard may please be forwarded. A copy of the Audit Certificate in respect of the DA arrears for the concerned employee may be furnished.	A copy of the Audit observation wherein the amount computed for recovery is enclosed. The Audit did not work out employee-wise DA arrears as the same has already been paid.
(iv).	The basis of the proposed Additional Levy II in the range of 20% to 25% may be explained.	The percentage variation is based on the composition of gang depending upon bulk or non bulk cargo including mode of handling.
(v).	Why interest on DA arrears is also proposed to be collected by way of levy? If the DA arrears was not collected earlier, it may not be due to the fault of users.	Interest recovery included in the proposal is to avoid Audit Point later.
(vi).	It is relevant to mention that one-time expenses such as arrears of wage / pension etc, are not allowed as admissible cost while determining the tariff since it will get built in the tariff permanently. Such one time expenses are to be met by the port from past accumulated surpluses / reserves, interest income etc. The port may establish that the accumulated reserves / surpluses, interest income are not adequately available to meet this DA arrears paid to the RCHW workers.	The Scheme applicable to RCHW workers envisages to work on no profit no loss basis. However, due to inadequate employment opportunities, the scheme is unable to meet the obligations to the workers. At such contingencies supporting requirement of fund is met out of revenue earned by the port.



6.3. The net surplus / deficit for the past period i.e. from 2001-02 to 2004-05 and estimated surplus for the year 2005-06 after return of capital employed is reported to be as follow:

(Rs. in lakhs)					
Sl. No.	Years	NMPT	MRPL	KIOCL	Total
1.	2001-02	-1467.02	-197.86	(-)2902.80	(-)4567.68
2.	2002-03	-1573.58	-186.23	(-)3109.85	(-)4869.66
3.	2003-04	(-)1630.03	(-) 82.40	(-)2609.48	(-)4321.92
4.	2004-05	431.62	(-)30.34	(-)199.42	201.87
5.	2005-06	2915.89	62.84	(-)55.52	2923.22
	Total	(-)1323.21	-433.99	-8877.07	(-)10634.18

6.4. The revised cost statement for the port as a whole including MRPL and KIOCL for the years 2006-07 to 2008-09 after allowable return on Capital employed is estimated as follows:

Particulars	2006-07		2007-08		2008-09		For 2006-07 to 2008-09
	Rs. in lakhs	Surplus as % of income	Rs. in lakhs	Surplus as % of income	Rs. in lakhs	Surplus as % of income	Total Rs. in lakhs (Average surplus as a % of income)
Port as a whole including KIOCL and the MRPL	2471.61	9.3%	1727.07	6.4%	2924.19	10%	7122.87 (8.60%)
MRPL	-269.68	-2.7%	451.29	4.3%	2866.94	22.5%	3048.55 (9.2%)
KIOCL	60.03	5.2%	-36.06	-3.4%	-76.75	-7.3%	-52.78 (-1.6%)
Port (excluding MRPL & KIOCL)	2681.26	17.2%	1311.84	8.5%	134	0.9%	4127.10 (8.9%)

6.5. The net surplus/ deficit position estimated for the years 2006-07 to 2008-09 excluding the MRPL and the KIOCL activity is tabulated below:

Particulars	Rs. in lakhs	Surplus as % of income	Rs. in lakhs	Surplus as % of income	Rs. in lakhs	Surplus as % of income	Total Rs. in lakhs (Average surplus as a % of income)
Port as a whole excluding KIOCL and the MRPL	2681.26	17.2%	1311.84	8.5%	134	0.9%	4127.10 (8.9%)
Cargo handling activity	2444.99	25%	1537.74	16%	738.85	8%	4721.58 (16.4%)
Port and Dock Facility	-75.58	-2%	-538.53	-13%	-949.18	-22%	-1563.29 (-12.6%)
Railways	-179.13	-297%	-313.10	-444%	-354.49	-440%	-846.73 (-403%)
Estate	710.52	43.76%	832.62	47.95%	920.88	49.80%	2464.02 (47.3%)

6.6. Highlights of modifications / reductions proposed by the NMPT and its impact thereof for the NMPT activity (excluding the MRPL and KIOCL) are tabulated below:

Sl. No.	Particulars	Impact thereof if any for 3 years 2006-07, 2007-08 & 2008-09 (Rs. in lakhs)
(i).	<p>Port Dues:</p> <p>(a). Uniform rates of port dues proposed for ships and steamers at the present rates applicable for steamers. (No of ships calling the port and their income thereof is reported to be negligible at 0.07 lakhs).</p> <p>(b). Frequency of payment of port dues for coastal vessel proposed to be modified to per entry basis as against the existing levy once in 30 days. Consequently, the tariff has been adjusted and proposed at Rs.2.32 per GRT based on the average rate in 2004-05 instead of Rs.3.13 and Rs.4.70 per GRT prescribed for ships and steamer for 30 days frequency in the existing Scale of Rates.</p>	(-) 34.69
(ii).	<p>Pilotage fee and shifting charge.</p> <p>(a). Three tier slab rates proposed in line with the revised tariff guidelines as against the existing 2 tier slab.</p> <p>(b). One shifting component at vessel's request included in the pilotage fee is excluded by reducing the existing pilotage fee by 10%.</p> <p>(c). The proposed pilotage fee will result in 6% increase in pilotage fees in respect of vessels upto 10000 GRT. There will be a reduction of 28% and 37% for vessels in the range of 30001 to 60000 GRT and vessels above 60000 GRT respectively.</p> <p>(d). The various circumstances prescribed in the existing Scale of Rates as shifting for port convenience are deleted from the revised proposed Scale of Rates. Shifting charge proposed on all shifting at the vessels request at 25% of the applicable pilotage fee.</p>	<p>-714.67</p> <p>511.30</p>
(iii).	Berth hire: A uniform berth hire rate proposed for various categories of vessels taking the existing lower rate as the base.	-31.34
(iv).	Wharfage rate for most of the cargo items is proposed to be reduced in the range of Rs.5/- to Rs.25/- per MT. In case of Iron & Steel, Ores/Metals (except Limestone), gypsum, cement, others, ricebran, the existing wharfage rate is proposed to continue. Wharfage for LPG is proposed to be reduced from existing Rs.250/- per MT to Rs.180/- per MT.	-2557.76
(v).	<p>(a). The levy on RCHW wing is proposed to be reduced (200% levy reduced to 160% and 250% levy reduced to 180%).</p> <p>(b). In addition to this basic levy, the existing additional levy of 15% and 20% is proposed to be increased to 20% and 25% respectively of basic wages for recovery of wage arrears of Rs.1.97 crores.</p> <p>(c). Further, it has proposed to introduce one more additional levy – II, at 20% and 25% on the basic wages of RCHW for recovery of DA arrears of Rs.1.42 crores as pointed out by Audit.</p>	<p>-515</p> <p>80</p>
	<b>Total</b>	<b>(-) 3262.16</b>

Other modifications in the proposed Scale of Rates:

- (i). Proposed to levy 50% of the applicable wharfage in case of cargo brought in only for storage purpose and taken out of harbour through any mode of conveyance from / to tank form.

- (ii). Concession proposed in port dues and berth hire in respect of container and cruise vessels @ 25% and 50% respectively.
- (iii). The charges proposed for wet dust suppression system in its initial proposal is deleted based on the request made by the users.
- (iv). Tug hire charges is proposed to be levied based on capacity instead of existing tariff for individual tugs.
- (viii). Proposed to levy Rs.35/- PMT (i.e. 50% of the wharfage applicable for POL) for providing bunkers along side through fixed pipelines or loading arms or flexible hoses provided by the users through mobile trucks / tankers. The rate proposed in its initial proposal was Rs.40/- PMT.

7. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

8. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The NMPT had initially proposed to maintain status quo of the existing tariff except some rationalisation in the vessel related charges to comply with the revised tariff guidelines. It has requested that the surplus anticipated during the ensuing tariff revision cycle may be adjusted against the deficit position of the past period.

Subsequently, in deference to the demand made by the users and based on the advice rendered by this Authority, the NMPT has readily agreed to review its initial proposal and accordingly filed a revised Scale of Rates proposing reduction in the wharfage rate for most of the cargo items. The NMPT deserves to be complimented for taking such a user friendly step. The revised proposal filed by the NMPT in March 2006 duly incorporating the requests made by various user organisations and many of the suggestions made by this Authority is taken up for consideration.

- (ii). Jetty numbers 10 and 11 are dedicated exclusively for the cargo of Mangalore Refinery Petrochemicals Limited (MRPL) based on a separate Memorandum of Understanding (MOU) entered between both the parties. Likewise, one of the berths is dedicated to the Kudremukh Iron Ore Company Limited (KIOCL). In both the cases, the wharfage realisable is calculated annually based on the methods prescribed in the respective MOUs.

Since a specific methodology is prescribed to arrive at the wharfage rate for the cargo handled at these dedicated berths and such charges are to be fixed outside the regular Scale of Rates based on the provisions of the respective MOUs, the cost position to be analysed for the purpose of determining the Scale of Rates should obviously exclude the KIOCL (cargo) and MRPL activities.

- (iii). The total actual traffic handled by the NMPT during the year 2004-05 is reported at 33.89 MT. As against this, the traffic for the port as a whole is projected at 37.5 MT for the year 2005-06, 38.5 MMT for the year 2006-07, 39.0 MMT in 2007-08 and 41.0 MMT during the year 2008-09.

The NMPT has subsequently stated that the projections for the years 2005-06 and 2006-07 in the Revised Estimates and Budget Estimates are done considering

the trend of growth achieved during the year 2004-05; however, it would be possible to achieve around 34 MMT during 2005-06. (Infact, the provisional figure available for 2005-06 indicates that 34.45 MT of cargo was handled during that year). This will have implications on the income estimation done for the subsequent year based on 37.5 MMT of traffic for the year 2005-06. It expects a reduction of Rs.11.90 crores in cargo handling income and Rs.5.56 crores in port and dock facility on account of the expected decrease in the traffic projections for the year 2005-06. The reduction in the revenue excluding the MRPL and KIOCL is estimated at the level of Rs.6.10 crores. The impact of this reduction in income on account of decrease in the traffic level is analysed in the subsequent part.

The traffic projections excluding KIOCL and MRPL cargo are at 11.64 MMT, 12.64 MMT, 12.88 MMT and 13.40 MMT for the years 2005-06 to 2008-09. The traffic growth is estimated at the level of 8.6%, 1.9% and 4.0% for the years 2006-07, 2007-08 and 2008-09 over the respective previous years.

Though the Deep Draft Multipurpose Berth (DDMB) is expected to be operational from March 2006 with additional capacity of handling 5 MMT, the NMPT does not expect the facility to be fully utilised until the mechanical handling equipment is in position both at the berth and at the marshalling yard. The NMPT has not furnished any cargo-wise additional traffic anticipated to be handled at the DDMB. It has, however, confirmed that the increase in the iron ore fines traffic and general cargo expected to be handled at this berth is included in the traffic estimations.

The traffic projections as furnished by NMPT in the cost statement are, therefore, relied upon for the purpose of this analysis. However, if any undue advantage is found to have accrued to the NMPT due to wrong estimation, adjustment will be made in the tariff at the time of next review of tariff in line with the revised tariff guidelines. Likewise, the NMPT also has an option to seek an ahead-of-schedule review, if there is any adverse change in the financial model considered due to non-actualisation of traffic estimates.

- (iv). (a). The estimated income from the cargo handling activity for the year 2007-08 is projected to decrease by 4.7% over the previous year's estimation though the overall traffic is almost the same for this year. The decrease is mainly due to the anticipated decline in the LPG traffic by about 1 million tonne in 2007-08 over the previous years estimates. The concerned users have not countered this estimation. The NMPT has furnished detailed computation of cargo handling and port and dock income estimations. The income estimation as furnished by the NMPT is relied upon in this analysis, subject to verification of actuals at the time of the next review.
- (b). The revised guidelines for tariff fixation require the income projections should take into account the effect of foreign exchange fluctuations on income from dollar denominated tariff items. With reference to our specific query to indicate the additional income on account of fluctuation in the exchange rate, the NMPT has clarified that the income projection is based on the previous year's income which reckons the fluctuation in the exchange rate and that impact, if any, will only be a marginal additional income. In the absence of availability of the exact exchange rate considered by the NMPT for computation of the vessel related income it is not possible to estimate the additional income on account of the exchange rate fluctuation. The income estimation as furnished by the NMPT is, therefore, considered for the purpose of this analysis.

If it is observed at the time of the next review that the actual income varies substantially from the estimations considered herein, the advantage accrued on account of such wrong estimation will be set off in future tariff revision/ review as per the revised tariff guidelines.

- (v). The revised tariff guidelines require computation of depreciation on straight line method following the life norms adopted as per the Companies Act in case of major ports. The NMPT has computed the depreciation on assets based on straight-line method following life norms prescribed as per the Ministry of Shipping. The difficulty faced by NMPT is to furnish a different depreciation analysis when its books of accounts are maintained based on the norms prescribed by the Government in this regard. Since this is the first exercise of the port filing the proposal as per the revised tariff guidelines, this Authority accepts the computation of depreciation as furnished by the NMPT for this tariff validity period. The NMPT is, however, advised to comply with the revised tariff guidelines for computing the depreciation while formulating its next tariff review / revision proposal.
- (vi). The income and expenditure relating to the Registered Cargo Handling Wing (RCHW) are considered under the cost statement relating to the cargo handling and storage activity (excluding the MRPL and the KIOCL). The RCHW shows a deficit of Rs.2.07 crores during the year 2004-05. The NMPT has not furnished the financial position of the RCHW separately for the subsequent years. The inclusion of the RCHW in the cargo handling activity tantamounts to the deficit being sought to be cross-subsidised by the cargo handling activity. The NMPT has clarified that bulk cargo cannot be discharged in the port without the deployment of labour from the RCHW. This Authority in the last tariff Order had allowed the deficit in the RCHW to be cross-subsidised against the cost position of the cargo handling activity. That being so, similar treatment is followed this time also.

In last general revision Order (2001) this Authority had stressed the need to revise the datum since it will have an impact on the incentive payment and consequently lower the overall cost of deploying RCHW from the user's point of view. Even clause 2.6.2 of the revised tariff guidelines requires the port to regularly review and adjust the manning scales / datum. With reference to this point the NMPT has clarified that the revision of the manning scales for all the Major Ports is referred to an Arbitrator for adjudication and hence it cannot be revised at this stage. It is not clear why periodic adjustment of datum cannot be made even under the prevailing manning scales. The NMPT is, therefore, advised to take necessary steps to review the datum periodically bearing in mind the settlement and agreements relevant in this regard.

- (vii). (a). The operating expenditure including management and general overheads is estimated to escalate by 6% in the year 2006-07 and 1% in the year 2007-08. In terms of the revised guidelines for tariff fixation, expenditure is to be projected in line with traffic adjusted for price fluctuation with respect to the current movement of Wholesale Price Index (WPI) for all commodities announced by the Government of India. The WPI which was at the level of 6.44% for the financial year 2004-05 has reduced to 4.47% for the financial year 2005-06.  
It is relevant to mention that all the operating expenditure will not vary proportionately with increase in the traffic. In the absence of availability of variable and fixed component of expenditure, around 20% of its operating expenditure may be presumed to be varying with the traffic fluctuations. Based on this presumption, the escalation in the estimated operating expenditure and management and general overheads taken together for the years 2006-07 and 2007-08 is found to be within the admissible limit

after adjusting for the traffic growth. That being so, the expenditure as estimated by the NMPT for the years 2006-07 and 2007-08 is accepted. In this context, it is relevant here to point out that the management and general expenses is found to be around 25% of the total expenditure. The port should initiate steps to control and reduce the expenditure under this head.

- (b). The operating expenditure and the management and general overheads for the year 2008-09 for the port as a whole is estimated to increase by around 10% over the estimates of the previous year.

The NMPT has clarified that this is on account of the provision made for wage revision due from 1 January 2007 and the impact thereof has been considered in the estimates of 2008-09. The NMPT has not indicated the exact provision made for wage revision in the estimation and hence an analysis is done to understand the reasonableness of this estimates.

The Visakhapatnam Port Trust, in their general revision proposal have estimated the impact of wage revision at 25% of the total wage cost. None of the other major ports which have come for revision of their tariff have considered the impact for the wage revision and hence it is difficult to assess the reasonableness of the wage revision impact. In the absence of any reliable data and recognising that this item is only a provision, it may be sufficient to consider the impact of wage revision at 15% of the total salaries and wages cost estimated during the year 2006-07. The total salaries as per its Revised Estimate 2005-06 are estimated at around Rs.52.41 crores and after allowing annual escalation at 4.47% per annum it will work out to Rs.57.20 crores for the 2008-09. The impact of 15% wage revision on this estimate will work out to Rs.8.6 crores. If the annual escalation of 4.47% in the operating cost is considered as per the revised tariff guidelines, then the increase in the total operating expenditure will work out to Rs.14.5 crores as against Rs.12.7 crores considered by the NMPT. Based on this position, the estimates of operating expenditure and management and general overheads for the year 2008-09 are considered without any amendment. In case the actual operating expenditure for the year 2008-09, varies substantially from the estimates allowed in this analysis, suitable adjustment will be made in the next tariff review in terms with the revised tariff guidelines.

- (viii). The pension liability has been estimated at Rs.5 crores per annum for the port as a whole for each of the years 2005-06 to 2008-09. The Annual Accounts for the year 2004-05 show that the sufficient balance is built up in the Pension fund to meet the fund balance required as per the actuarial valuation as on 31 March 2005.

The NMPT has admitted that nominal contribution may have to be made to the fund on yearly basis which will be less than the actual outgo of the pension for the respective years. The actual payment of pension during 2004-05 is reported at Rs.6.09 crores which is not claimed under the cost statement. Since no double counting of actual payment and contribution to pension fund is involved the estimates made by the NMPT towards the pension fund contribution is accepted.

The arithmetical error noticed in apportionment of the finance and miscellaneous expenditure and management and general overheads has been corrected in the revised cost statement prepared by us. Further, arithmetical error noted in the summing up the figures of the activity-wise cost statement with the consolidated cost statement is also corrected.

- (ix). (a). The port has projected addition to the gross block to the extent of Rs.73.28 crores in 2005-06 which includes capital expenditure of Rs. 44 crores on the deep draft multipurpose berth. The NMPT has further estimated addition to the tune of Rs.35.11 crores in 2006-07, Rs.62.00 crores in 2007-08 and Rs.44.40 crores in 2008-09 to the gross block of assets.

The NMPT could not furnish any analysis on reduction in the operating cost or increase in throughput on account of proposed addition to the gross block except the economies available on account of mechanised handling at deep draft multi purpose berth.. Nevertheless, the list of capital projects furnished by NMPT indicates that substantial portion of the proposed expenditure will be incurred on infrastructure development.

The proposed capital expenditure is recognised as estimated by the NMPT for allowing ROCE, subject to review based on actuals at the time of the next general review of tariff.

- (b). The computation of working capital is not found to be in line with the norms prescribed by the revised tariff guidelines. The NMPT has not adjusted the current liability with its current assets. The computation of the working capital has been modified as per the norms prescribed by the revised tariff guidelines. The revised computation of working capital shows a negative balance. That being so, working capital is considered as nil.
- (c). The NMPT has claimed return on capital employed at 15% for all the assets. The assets are not classified into business assets, business related assets and social obligation assets in terms of clause 2.9.5, 2.9.7, and 2.9.8. of the revised tariff guidelines. The NMPT has, however, reported that the net block as on 31 March 2005 includes Rs.1205.31 lakhs towards employees quarters, school building, hospital, stadium, etc. The NMPT has confirmed that the stadium is being used wholly for the employees of the port. That being so, all these assets are categorised as business related assets and the return is allowed at the market risk free rate of 6.35% per annum as per the revised tariff guidelines. The depreciation of these assets are computed at the rate applied by the NMPT for buildings to arrive at the written down value for each of the years 2005-06 to 2008-09.

In the absence of breakup of these assets activity-wise, the written down value of the assets is apportioned to all the activities based on the ratio of management and general overheads assuming that these are management and general administration assets.

- (d). The capacity of the port is reported at 30.3 MMT for the year 2004-05 whereas the port has handled 34.0 MMT which is more than its capacity. The NMPT estimates 5 MMT addition to its capacity after commissioning of the deep draft berth in March 2006. The full benefit of the deep draft berth is expected to be reaped only after all the necessary infrastructure and mechanical equipment are deployed at the marshalling yard as well at berth.

In any case the capacity utilization level will be more than 60% even if 5 MMT capacity additions on account of DDMB is considered. No adjustment of ROCE is, therefore, made for capacity under utilisation in line with the revised tariff guidelines.

- (x). The last review of the Scale of Rates of NMPT was done in August 2001 relying on the estimated cost position for the years 2001-02 and 2002-03. The NMPT has operated its facilities at the tariff level approved in August 2001. As per the revised tariff guidelines, the actual physical and financial performance has to be reviewed at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at time of fixing the prevailing tariff and has to be adjusted while revising the tariff if the performance variation is more than (+) or (-) 20%. The NMPT has furnished a statement of variation in the estimates vis-à-vis the actuals for the years 2001-02 and 2002-03. In this statement the NMPT has computed the percentage of variation over the actuals instead of estimates which is corrected. Analysis of this statement reveals the following position for the port as a whole including the MRPL and KIOCL activities:
- (a). The actual traffic handled by the NMPT during the years 2001-02 was less by 8.14% whereas for the year 2002-03 it has handled 7.15% more traffic than the estimates considered in the last tariff revision Order.
  - (b). The operating expenditure including management and general overheads for these two years was lower by about Rs.56 crores than the estimates allowed during the last tariff revision. In terms of percentage, the actual expenditure for the years 2001-02 and 2002-03 are found to be 36% and 13% lower than the estimates considered during the last revision.
  - (c). As against the decrease in the operating expenditure of Rs.56 crores for the years 2001-02 and 2002-03, it is observed that the actual FME has increased by around Rs.49 crores for these two years mainly on account additional contribution to the pension fund to meet the pension liability.
  - (d). The NMPT has considered return @ 19.5% even for the MRPL and KIOCL assets as against quantum of return admissible as per the terms of the MOU. Even during the last general revision, the return computed by the NMPT in excess of the terms of the MOUs were disallowed. The NMPT has not considered this adjustment. That being so the variation in net surplus / deficit position prior to computation of return on capital employed is analysed.
  - (e). The net surplus for the port as a whole (before return on capital employed) is 12.2% lower than the estimates allowed in 2001-02 and 14% more for the year 2002-03 as against the financial position considered during the last revision. Since the variation is less than (+) / (-) 20% at this level, no adjustment is required to be done in the future tariff as per the revised tariff guidelines.
- (xi). The NMPT has also furnished the actual position for the years 2003-04 and 2004-05. The return on capital employed is computed at 19.5% for the year 2003-04 and at 15% for the year 2004-05. It is relevant to mention that this Authority prior to issue of the revised tariff guidelines on 31 March 2005, allowed the return on capital employed on the basis of the then prevailing lending rate and contribution @ 3% each towards the two mandatory funds i.e. development, repayment of loan and fund for replacement, rehabilitation and modernisation of capital assets. The computation of return on capital employed is accordingly modified for the years 2003-04 and 2004-05 by allowing the then prevailing lending rates and 3% each towards the contribution to two mandatory funds. The interest has been double counted once as an item of expenditure and again as a part of the capital



employed in its actual computation. This double counting of the interest component is excluded.

The net surplus/deficit after allowable return on capital employed (excluding the MRPL and KIOCL activities) subject to the above modification is as follows for the years 2001-02 to 2005-06:

(Rs. in lakhs)	
2001-02	(-) 1351.05
2002-03	(-) 1474.53
2003-04	(-) 1391.44
2004-05	109.29
2005-06	3130.71
<b>Total</b>	<b>(-) 977.02</b>

As stated earlier, the deficit in the years 2001-02 to 2003-04 is mainly on account of the contribution to the pension fund to meet the pension fund liability. The stated policy of this Authority is not to consider such one time liability for the purpose of tariff computation. It has to be met from the accumulated surpluses / reserves. In view of this position and also recognising that the variation in the estimates is less than +/- 20% for the years 2001-02 and 2002-03, it is not found necessary to effect any adjustment for the past period in the future tariff as per the revised tariff guidelines.

- (xii). As stated earlier, the analysis is restricted to the NMPT excluding the MRPL and the KIOCL scheme. However, it may be useful to understand the comprehensive position for the port as a whole including these two activities.

The wharfage computation of the MRPL and KIOCL are governed by the terms of the separate MOUs. This Authority has also prescribed the guidelines for computation of wharfage rate of the MRPL. The NMPT has furnished a detailed analysis of allocation of expenses between NMPT, MRPL and KIOCL and confirmed that it has followed the guidelines prescribed by this Authority for computation of wharfage rate for the MRPL. A detailed scrutiny of the computation is not made since a separate proceeding for fixation of wharfage rate for jetty No.10 and 11 for the period since 2000-01 will be initiated when such proposal is received from NMPT. Likewise, wharfage rate for KIOCL are also fixed separately every year in terms of its MOU. That being so, for the purpose of this analysis the estimates furnished by the NMPT as regards the MRPL and KIOCL are relied upon except the modification in the return on capital employed under the scenario of port as a whole. While estimating the wharfage rate for the dedicated jetty, the NMPT has computed the return on the MRPL assets and the NMPT assets allocated to the MRPL activity in line with the guidelines prescribed by this Authority through various Orders, however, in the consolidated statement it has claimed the return @ 15% on entire capital employed. Since the return on the assets deployed for the MRPL and the KIOCL scheme is governed by the terms of the agreement / guidelines prescribed earlier, the return on capital employed needs to be aggregate of admissible returns under such activities and, therefore, the port as a whole scenario should reflect this position correctly.

- (xiii). In light of the analysis given above, the cost statements for the port as a whole and the main activities have been modified. The modified cost statements are attached as **Annex-I (a) to (e)**.

The consolidated cost statement including the MRPL and KIOCL is also attached as **Annex-II**.

- (a). The summarised position of the results disclosed by the financial / cost statements for the port as a whole excluding MRPL and KIOCL are tabulated below:

Sl. No.	Particulars	(Net Surplus (+) / Deficit (-) (Rs. in lakhs)			Net Surplus (+) / Deficit (-) as % of Operating Income			Total Surplus (and % average)
		2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09	
1.	Port as a Whole (excluding MRPL and KIOCL)	2886.98	1512.86	338.45	18.47%	9.85%	2.18%	4738.29 (10.19%)
2.	Cargo handling activity	2438.21	1536.54	731.48	24.5%	16.2%	7.9%	4706.23 (16.39%)
3.	Port & Dock activity	-84.55	-543.66	-958.09	-2.1%	-13.3%	-22.5%	-1586.3 (12.82%)
4.	Railway activity	-178.51	-312.85	-354.85	-296%	-444%	-441%	-846.21 (403.0%)
5.	Estate activity	711.83	832.82	919.91	43.84%	47.96%	49.74%	2464.56 (47.31%)

- (b). The summarised position of the results disclosed by the financial / cost statements for the port including the MRPL and KIOCL is tabulated below:

Sl. No.	Particulars	(Net Surplus (+) / Deficit (-) (Rs. in lakhs)			Net Surplus (+) / Deficit (-) as % of Operating Income			Total Surplus (and % average)
		2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09	
1.	Port as a Whole (including MRPL and KIOCL)	4758.40	3632.02	4571.62	17.89%	13.55%	15.59%	12962.04 (15.67%)
2.	MRPL	1618.38	1968.88	4129.76	16.49%	18.96%	32.36%	7717.02 (23.4%)
3.	KIOCL	253.04	150.28	103.41	21.85%	14.23%	9.85%	506.73 (15.5%)
4.	NMPT activities Other than MRPL and KIOCL	2886.98	1512.86	338.45	18.47%	9.85%	2.18%	4738.29 (10.19%)

It is evident from the table above that the port as a whole shows an average surplus of 15.7%. The cost position excluding the MRPL and the KIOCL shows an average surplus of 10.2%.

The cost statement for estate activity discloses a surplus position. This Authority has always held that port estate should be optimally and commercially exploited so that estate revenue can supplement the port's core functioning. That being so, the

cost position including estate is considered for the purpose of arriving at the overall surplus position of the port.

It is relevant here to note that the surplus position reflected in the MRPL activity is to be transferred to the Escrow Account for repayment of loan. Like wise, the surplus in the KIOCL will go towards payment of interest on loan which has not been counted while arriving at the surplus position.

It is clear that the deficit in the port and dock facility is cross-subsidised by the cargo handling activity and still the port as a whole is in surplus. Since the port does not levy any terminal / haulage charge except for some marshalling yard charges, the results shown by the railway activity has to be reviewed along with the cargo handling activity in the instant case.

Based on the overall cost position and recognising the flow of cross subsidisation between activities, there is a case for reduction in the Scale of Rates of NMPT. The NMPT has accordingly based on the demand made by the users and applying is commercial judgement, proposed to reduce wharfage rates for most of the cargo items. The reduction proposed in the wharfage and RCHW levy under the cargo handling activity is estimated to reduce the revenue of the port by around Rs.30 crores as against the net surplus of Rs.38.60 crores for the three years for this activity after adjustment of deficit under railway activity.

Apart from the proposed reduction in the cargo handling activity these, the port has estimated reduction in the revenue of pilotage fee and berth hire due to the proposed rationalisation. The net reduction in revenue is estimated to be around Rs.2.62 crores in the vessel related charges.

To summarise, the total reduction in the revenue of the NMPT (excluding the MRPL and KIOCL) due to downward revision of tariff is estimated at Rs.32.62 crores as against the overall surplus of Rs.47.38 crores which still leaves a surplus of Rs.14.76 crores for the period under review.

The NMPT has proposed to introduce additional levy – II, at 20% and 25% on the basic wages of RCHW for recovery of DA arrears including interest for the period from October 1996 to February 2002 amounting for Rs.1.42 crores in view of the objection raised by the Auditors. It is not shown that this short recovery of the DA arrears for the past period is due to any fault attributable to the users. The port trust has even built in an element of interest on delayed payment to quantify the recoverable amount in anticipation of possible audit objection in future. As per the revised tariff guidelines, such wage arrears and one time liability need to be first adjusted from the accumulated surplus/reserves. The revenue position for the years 2006-07 to 2008-09 show an overall surplus even after effecting the reduction in tariff as proposed by NMPT. It is, therefore, not found appropriate to introduce any additional levy to recover the past DA arrears. This DA arrears pertaining to the RCHW wing for the past period will be adequately covered from the overall surplus position of the port.

The NMPT has apprehended that the traffic estimated for the year 2005-06 in the cost statement will not materialise. Consequently, the income estimations for the subsequent years are also anticipated to decline. In view of the apprehension expressed by NMPT with regard to the cargo projections considered in this analysis, the balance surplus is left without effecting any further adjustment in the tariff, subject to review and adjustment at the time of the next review. The NMPT should also furnish the actuals of the pension fund alongwith actuarial valuation at the time of the next review.

- (xiv). The NMPT has proposed the penal interest on delayed payment by users and delayed refunds by the port shall be at 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India applicable from time to time. The proposed provision relating to penal interest on delayed payments by users and refunds by major ports has been updated with interest rate of 12.25 % being 2% above the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India. This is in line with the prescription made in case of the other major port like the CHPT.
- (xv). Users should not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the port as stipulated in Clause 2.15 of the revised guidelines. A suitable note in this regard is incorporated in the Scale of Rates at General Terms and Conditions.
- (xvi). The NMPT has proposed concessional tariff for coastal vessels not exceeding 60% of the tariff prescribed for foreign-going vessels in line with the policy directions of the Government. Likewise, all coastal cargo other than thermal coal, crude oil including POL and iron ore and iron ore pellets are also allowed concessional tariff in respect of cargo related charges in line with the revised tariff guidelines.

The concessional tariff in respect of vessel related charges for coastal vessels is arrived at based on the exchange rate of Rs.43.52 as prevailing of 1 February 2005 for the purpose of conversion of dollar denominated rate into rupee terms. The revised tariff guidelines stipulate that restatement of rates for coastal vessel may not be resorted to with reference to prevailing exchange rate at the time of each general revision of Scale of Rates. The objective of this clause is to ensure that the coastal vessels are not burdened on account of fluctuation in the exchange due to such restatement. The exchange rate considered at the time of the last general revision of the Scale of Rates of the NMPT was at a higher level in comparison to the prevailing rate. If the coastal vessel rates are not restated with reference to the current level of exchange rate, it will not comply with the Government guideline requiring such tariff to be prescribed at the concessional level at 60% of the tariff applicable for the foreign-going vessels. That being so, restatement in the present situation of falling exchange rate is necessary to maintain the minimum prescribed coastal concession.

The current exchange rate is around Rs.44.55 (at the time of finalising this analysis) and, therefore, the tariff for coastal vessels is derived accordingly.

In case of handling charge involving ship to shore transfer and transfer quay to from storage yard and vice versa, the NMPT has not prescribed concessional tariff for eligible coastal cargo in terms of the revised tariff guidelines. A suitable clause is incorporated in the revised Scale of Rates in line with the revised tariff guidelines.

- (xvii). The existing Scale of Rates prescribes port dues for foreign going ship at US \$ 0.095 and for steamers at US \$ 0.143. In the proposed Scale of Rates, the NMPT has proposed a uniform port dues of US \$ 0.143 both for ships and steamers. This will result in 17% increase in the existing port dues levied for the vessels categorised under 'ship'. The NMPT has, however, clarified that only 3 ships had called the port during the last financial year and the income derived therefrom was negligible. Based on the clarification furnished by the NMPT and also recognising that none of the users have raised any objection, the proposal of the NMPT to levy the existing rate applicable to steamers as a single slab rate applicable to both ships and steamers is accepted.

The NMPT has defined the terms 'ship' and 'steamer' based on explanation furnished in the schedule under the Indian Ports Act 1908. The port has been following this definition for the purpose of levy of the port dues for the past period, and hence the same is allowed to be incorporated in its SOR.

The frequency of levy of port dues in respect of coastal vessels is once in 30 days as per its existing Scale of Rates. Since 'Port Dues' is a fee for entry of a vessel, the NMPT was advised to review the existing practice of levying port dues for coastal vessels once in 30 days. The NMPT has also welcomed our suggestion and has stated that the port would also prefer to levy port dues on entry basis. Accordingly, it has proposed that the rate for coastal vessel at Rs.2.32 per GRT per entry based on the average rate in 2004-05 instead of Rs.3.13 and Rs.4.70 per GRT prescribed for ships and steamer respectively for 30 days frequency. At most of the other major ports, the port dues is levied on entry basis. That being so, the proposed modification in the frequency of levy of port dues for coastal vessel along with corresponding adjustment in the unit rate is accepted.

- (xviii). (a). The existing pilotage fee is a composite charge levied for various relevant activities including one act of shifting within the harbour. In its initial proposal, the NMPT proposed to continue with the same arrangement. Since this grouping was not found to be in line with the revised tariff guidelines, the NMPT was advised to modify the same by separating the element for shifting done at the request of the users included in the composite fee.

In fact most of the user organisation like the Kanara Chamber of Commerce and Industry (KCCI), Mangalore Steamer Agents Association (MSAA), Shipping Corporation of India (SCI), etc., have also reiterated that one act of shifting should be delinked from the composite pilotage charge and every act of shifting at vessels request is charged separately.

The NMPT had initially expressed its inability to unbundle the composite pilotage rate. However, subsequently in view of the strong objection made by the users, the NMPT agreed to exclude the shifting component from the composite pilotage fee and thereby has reduced the composite pilotage fee by 10% in the revised proposed Scale of Rates. The shifting charge for shifting done at vessel's request is proposed to be levied at 25% of the applicable pilotage fee.

Some of the users have argued that the pilotage fee should be reduced by 25% by de-linking this component. Though the point made by the SCI may appear technically correct, this simple arithmetic won't hold good when tariff is fixed based on cost of the whole sub activity and not exclusively based on cost of rendering individual itemised services. The proposed reduction of 10% in the pilotage fee proposed by the NMPT for excluding the shifting component is accepted.

Shifting charge is proposed at 25% of the applicable pilotage fee at the level prescribed in the existing Scale of Rates; the proposed quantum of rate is accepted. However, this item of tariff need not be prescribed in the SOR as a percentage of pilotage fee. It should be prescribed in absolute number without having any linkage to the pilotage fee.

- (b). The pilotage fee is redefined to include one inward and one outward movement with the services of port's pilots, towage and with required

number of tugs / launches of adequate capacity and shifting of vessels for 'Port convenience' within the harbour and supply of mooring boats. This definition is in terms of the revised tariff guidelines and hence is accepted.

- (c). The existing Scale of Rates prescribes two tier slab for pilotage fee i.e. for vessels upto 10000 GRT and for vessels above 10000 GRT. The NMPT in the revised proposed Scale of Rates has proposed three tier slabs with sliding rates for the incremental GRT in line with the revised tariff guidelines. While doing so, it has adopted the highest of the existing two rates for the first slab on which a 10% reduction is applied to exclude the shifting element included in the composite pilotage fee. The rates for the second and third slab are prescribed at 80% and 70% of the first slab for the incremental GRT in line with the revised tariff guidelines. The revised proposed pilotage fee will have an impact of 6.6% increase in the pilotage fee for vessels upto 10000 GRT, whereas all the other vessels will be benefited by the sliding rates. It is relevant to mention that any rationalisation will impose a financial impact on some category of vessels while providing relief to some other categories. From the statistical information furnished by the NMPT for the year 2004-05, it is found that the vessels upto 10,000 GRT constitute around 4% of the total GRT handled by the port. Since the majority of the vessels will be benefited from the sliding three tiers pilotage fee proposed in line with the revised tariff guidelines, the same is accepted.

Pilotage fee for barges, tugs and fishing vessels are maintained at the existing level which is allowed to continue.

- (xix). (a). In the revised proposed Scale of Rates, some of the movements of vessels which are listed as "port convenience" in the existing Scale of Rates are proposed to be deleted. Shifting of vessels due to draft / LOA restriction, shifting to accommodate hazardous cargo vessel which needs vacant adjacent berth, and shifting of vessel to accommodate an ousting priority vessel etc., which are presently treated as shifting for 'Port convenience' are proposed to be deleted from this definition. When a working vessel is shifted for undertaking dredging work, hydrographic survey work or for allotting berth for the dredger or for attending the repairs and maintenance and similar works, such movements are categorised as shifting for port convenience. It has proposed to levy shifting charge for all the other movements of vessel. The shifting / pilotage fee is proposed to be levied on the vessel for whose convenience/ benefit the other working vessel is shifted and also for repositioning the vessel shifted. It is noteworthy that the revised tariff guidelines permit levy of charges for shifting done at the request of the user. It is also relevant to mention that at present vessels pay for the shifting element included in the composite fee irrespective of whether the vessel availed this facility whereas the revised arrangement will benefit the vessels on account of eliminating the shifting component from the pilotage charges. Further, the proposed definition of port convenience is more or less in line with similar provisions proposed at some other ports like VPT. That being so, the modification proposed in the definition of port convenience is approved.
- (b). The existing condition clarifying that no charges for shifting shall be levied for shifting done for port convenience is found to have been not included in the revised proposed Scale of Rates. The proposed definition of pilotage fee amply clarifies that it includes shifting done for port convenience and hence no charges should be levied for such shifting. Nevertheless, the

existing clause about not levying shifting charge for shifting done for port convenience is retained in the revised Scale of Rates.

- (c). The Association of New Mangalore Port Stevedores (ANMPS) has pointed out that when a vessel for higher draft loading is accommodated at a lower draft berth for accommodating other vessels and then subsequently shifted to the appropriate draft berth after any number of shifting, all these shifting should be treated as for 'port convenience'. In this regard, the NMPT has clarified that generally, when a vessel with higher draft for loading opt for initial berthing at lower draft berths and then shifting to higher draft berths for optimum loading, only such vessels are berthed / shifted for vessel's convenience.

The ANMPSA has also requested that shifting of a vessel to the outer anchorage should be treated as shifting for port convenience and no pilotage fee should be levied for such movements. As rightly stated by the NMPT, movement of vessels from / to anchorage outside the dock basin cannot be classified as shifting and such movements are to be taken as qualifying for a second set of pilotage fee. The existing Scale of Rates also prescribes this tariff arrangement. That being so, the requests made by the ANMPSA cannot be acceded to.

- (d). The NMPT has proposed not to levy shifting charge when the movement of vessel is aborted due to reasons like tug failure, insufficiency of length, lack of proper fenders, etc. The proposed provision is accepted since it is in line with the principle that the users should not be penalised for the delays attributable to the port.
- (e). In case of change in the status of a vessel during its stay in the port from foreign run to coastal run or vice versa, it has proposed that the consolidated pilotage will be divided into two equal halves and will be charged according to the status of the vessel prevailing at the time of taking place of the relevant movement. This is in line with the general clarification earlier given by this Authority and hence is accepted.
- (f). It has also proposed to offer 50% concession in the shifting charge when tugs are not used for shifting. The proposed clause will benefit the users and hence is accepted.
- (xx). (a). The NMPT has proposed a single rate of berth hire on per hour basis in line with the revised tariff guidelines as against existing two tier rate. While doing so, the lower rate which is applicable for the predominant category of vessels has been proposed. Since the proposed berth hire is in line with the revised tariff guidelines and will not have any adverse impact on any category of the vessels, the same is accepted. Clause 6.5.1. of the revised tariff guidelines stipulates that berth hire charges shall be prescribed by grouping berthing having comparable services / facilities with rebate for major components of services / facilities not provided. The NMPT has clarified that the separate berth hire charges are proposed for berths where crane related services are provided and for non crane berths. The composite berth hire charges proposed by the NMPT is, therefore, approved.

In case of tankers, sailing vessels, barges, fishing vessels, the existing tariff is prescribed without any increase and hence, the same is allowed to continue.

- (b). The revised tariff guidelines specifies that the users will not pay for delays beyond the reasonable level attributable to port. The NMPT has accordingly, accepting our suggestion, and incorporated a provision not to levy berth hire for the period when a vessel idles due to break down of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the port.
- (c). Some of the users have suggested that the levy of berth hire should stop 2 hours after the vessel signals its readiness to sail as against the existing provision prescribing it as 4 hours. The suggestion made by the users is not as per the revised tariff guidelines and hence cannot be accepted.
- (xxi). (a). The Kanara Chamber of Commerce Industry had suggested reduction in wharfage rate for many commodities. As stated earlier, the NMPT has itself in the revised Scale of Rates proposed to reduce the wharfage rate for most of the cargo items in the range of Rs.5/- to Rs.25/- per MT. In case of Iron & Steel, Ores/Metals (except Limestone), gypsum, cement, others, rice-bran, the existing wharfage rate is proposed to continue. Wharfage for LPG is proposed to be reduced from existing Rs.250/- per MT to Rs.180/- per MT. The proposed reduction will substantially meet the demands of the users. It has to be recognised that the exercise of review of the Scale of Rates has to balance the revenue requirement of the port and the wishlist of the users.

The proposed reduction in the wharfage rates is allowed in view of the surplus position expected in the cargo handling activity.
- (b). A wharfage rate of Rs.130/- per MT for Plant and Machinery is proposed to be introduced. The port has requested not to insist on cost details, as volume of this cargo is negligible. In view of this position and also recognising that none of the users have raised any objection, the proposed wharfage rate for plant and machinery is accepted.
- (c). Unit of levy of wharfage rate in case of tapioca chips, flour starch, etc, is proposed to be modified from the existing 'per cubic meter basis' to 'per MT' basis. However, no corresponding adjustment in the unit rate is made. The NMPT has clarified that if the conversion factor is considered, the rates will have to be increased. This indirectly means reduction in the rate on account of the proposed modification in the unit of levy. Since these are reported to be low value items and will benefit the users, the proposed modification in the unit of levy is accepted.
- (d). The NMPT has proposed to continue with advalorem wharfage rate for the break bulk cargo. This Authority, in its Order approving the last general revision, had categorically advised the NMPT to examine the advalorem rate structure for break bulk cargo and convert it based on weight / unit / volume of tariff. The NMPT has clarified that collection of data and analysis thereof will involve some more time and hence has requested to allow the existing arrangement to continue for the current tariff cycle. It is relevant to mention that the revised tariff guidelines also recommends phasing out the advalorem structure in five years. In view of this position, and also recognising that there are many items under this category, the NMPT is advised to file a separate proposal for conversion of the advalorem rate structure to specific wharfage rate based on weight / unit / volume within one year from the date of implementation of this Order. Till



that time, the advalorem structure proposed by the NMPT for break bulk cargo is allowed to continue.

- (e). The NMPT has proposed to introduce a levy of 50% of wharfage in case of cargo brought in only for storage purpose and taken out of the harbour through any mode of conveyance from/to tank farm. It has clarified that that sometimes the parties use the tank farms installed in the port for storage of cargo which is not meant for import / export. Even though no services are rendered by the port for pipe-line transfer of liquid cargo, in order to curb such transfers, the port has suggested the proposed charge.

In this context it is relevant to mention that the port has leased out the area to tank farms for which lease rentals and possibly way leave charges for the cross country pipelines are collected. If the lessee keeps the cargo in the area leased out to him, it cannot not be considered as storage for the purpose of introducing levy of a charge. If such storage is found to be not desirable, the NMPT as landlord should introduce appropriate conditions to that effect in the relevant lease agreement.

Clause 4.6. of the revised tariff guidelines also categorically states that if operational area is leased on rental to users, storage charges on containers / demurrage on cargo stored therein shall not be levied again. Since the proposed levy contradicts the provision in the revised tariff guidelines, it is not found appropriate to approve the proposed tariff without understanding the implications in details.

If, however, the NMPT apprehends that such storage is detrimental to its interest and it cannot be regulated by the provisions of the lease agreement, it may come up with a well analysed proposal after examining the legal position without bunching this proposed tariff item with the general revision proposal.

- (f). Though the NMPT has proposed concessional rate for all the eligible coastal cargo, it has not proposed concessional tariff in respect of coal and coke and for other ores. It is relevant to mention that only POL, thermal coal and iron ore are not entitled for concessional tariff as per the revised tariff guidelines. That being so, the tariff item 'coal and coke' need to be split and concessional tariff is prescribed for coal other than thermal coal and ore other than iron ore in terms with the revised tariff guidelines.
- (xxii). (a). The NMPT has also proposed to provide relief in the demurrage charge for import cargo by increasing the existing free period of 3 days to 7 days. Further, the demurrage charge from the second week onwards is also reduced from Rs.7/- per unit of wharfage to Rs.5/- per unit. Further, in the case of cargo assessed on advalorem rate, the demurrage is proposed to be levied on per cubic metre basis as against the existing levy as a percentage of the wharfage. The proposed reduction / rationalisation in demurrage charge of import cargo will benefit the users and hence it is approved.
- (b). For export cargo, the free days are proposed at the existing level of 30 days. However, the free period includes Custom's notified holidays and Port's non-working days. As per the revised tariff guidelines, the free period should exclude Customs' holidays and Port's non-operating days. The NMPT has agreed to modify the provisions relating to free period in line with the revised tariff guidelines with corresponding reduction in the

number of free days to 21 days. The proposed modification is accepted since it is in line with the revised tariff guidelines.

- (c). The existing provision about levy of demurrage on unclaimed goods is proposed to be deleted from the revised Scale of Rates since the Major Port Trust Act prescribes the provisions to deal with such unclaimed goods.
  - (d). Based on our suggestion, the NMPT has introduced a provision not to levy storage charge on cargo / container for the period when the port is not in a position to deliver / ship container / cargo when requested by the user. It has also clarified that storage charge on cargo / containers shall not be levied if operational area where such commodities are stored is leased on rental to users. Since these provisions are in terms of the revised tariff guidelines, the same is allowed to be incorporated in its Scale of Rates.
- (xxiii). The port has not proposed any free period for storage of containers. It is relevant to mention that as per the revised tariff guidelines, free days excluding the Customs' Holidays and port non-operating days are to be allowed beyond which the storage charge can be levied. Despite specific mention, the NMPT has not considered to prescribe any free period for containers. It is relevant to mention that at most of the ports / private operators, free period is prescribed in the range of three days to ten days beyond which storage charge is levied. This Authority therefore, decides to introduce one day free period for import and export containers for the purpose of levy of storage charge. In any case, this may not have any adverse financial impact on NMPT as the container volume handled is not significant.
- (xxiv). The NMPT has proposed to levy charge for providing bunkers alongside berths through fixed pipeline or loading arms, etc., at Rs.35/- PMT being 50% of the wharfage rate applicable for POL. The user organisations have raised objection on re-introduction of the proposed levy. They have not furnished any specific comment but have requested to withdraw this tariff item.

In this regard, it may be relevant to note that the pre-revised Scale of Rates notified in September 1995 prescribed a rate of Rs.27/- PMT for use of bunkering pipeline provided at iron ore berth for all users. The line was provided by KIOCL and as such they were charged at Rs.9/- PMT. Subsequently, since this facility was discontinued, it was not included in its Scale of Rates during the last general revision as reported by the NMPT.

The port has again started providing the bunkers to the users for along side berthing. It has therefore, proposed to levy 50% of the POL wharfage based on the principle that the facilities provided alongside the berths shall have to bear some cost and not free of cost. The NMPT has not furnished any details for the proposed rate. During the last revision made in August 2001, this Authority had not allowed any upward revision of any rates. This means, the bunkering charges, but for its deletion at the request of NMPT, would have continued at the earlier level of Rs.27/-PMT. In view of this position and also in the absence of any cost details to justify the proposed rate, it is found appropriate to prescribe the tariff for using the bunkering facilities alongside the berth at the level prescribed in the pre-revised Scale of Rates of 1995.

- (xxv). The NMPT has proposed to increase the existing marshalling yard usage charges by 50%. The NMPT does not own and operate rolling stock and hence there is no scope for levy of terminal / haulage charges. A nominal income by way of

Marshalling yard charge is levied to set off the establishment charges billed by the Railways for their personnel at the Yard office. It has argued that the proposed increase is due to increase in the investment proposed at the marshalling yard and also to meet operation and maintenance cost of these structures. The NMPT at one place states that Railway Board does not have the jurisdiction to fix the rates for the marshalling yard charge whereas on the other hand agrees to submit the proposal to the Railway Board after the approval of the TAMP. It is, therefore, not clear whether the marshalling yard charges will come under the purview of this Authority or the Railway Board. In any case in view of the surplus in the cargo handling activity with which this activity has to be reviewed and also recognising the overall surplus position of the port, there is no case for any upward revision in the existing tariff. That being so, the existing tariff for marshalling yard is to continue.

- (xxvi). (a). The hire charge for tugs are proposed based on the capacity of the tugs as against the existing arrangement based on the names of the tugs. The names of the tugs against the individual capacity range have also been indicated as additional information. It has also proposed a rate for new tug of 50 BP capacity and has furnished detailed computation in support of the proposed rate. The users have raised some objection on the cost details provided by the NMPT. In this regard the NMPT has clarified that the rates proposed are for rare use of independent tugs under the unforeseen conditions and are not charged for general movement of vessels. In view of this position and also recognising that the proposed hire charge are lower than the existing tariff for most of the item, it may not be necessary to go into a detailed analysis of cost details. The proposed hire charge for the tugs is, therefore, accepted.
- (b). The existing individual rates for various mooring launches and pilot launches along with the new equipment has been rationalised and a uniform rate has been proposed. Since this are not regular tariff items and also as stated by the NMPT that these are for rarest individual use, the proposed rationalisation in the tariff of mooring launch is accepted. For survey launch, the proposed rate is higher by 4.5%. In view of the overall surplus position, the increase proposed by NMPT cannot be accepted. The existing tariff for survey launch is therefore allowed to continue subject to modification in the concessional tariff for coastal vessel to comply with the revised tariff guidelines.  
A new tariff for new multipurpose launch is proposed and a detailed working in support of the proposed rate is also furnished. The proposed charges are for casual use and has been procured in order to avoid possible loss on account of oil spillage, holding falling fenders due to damage by the ship and other unforeseen circumstances. Since this is not a regular tariff item but for rare use, the rate proposed by the NMPT is accepted.
- (c). The hire charges for spreader for container handling is newly introduced at Rs.150/- for a 20' container and Rs.225/- for a 40' container. It has clarified that the cost of procurement is Rs.6 lakhs and the maintenance cost including annual examination and testing works out to Rs.50000/-. Only nominal charges have been proposed for the use of the infrastructure made available to the port users who use this equipment as a stopgap arrangement. Based on the clarification furnished by the NMPT, the rate proposed by the port is accepted.
- (d). The NMPT has proposed to recover the entire cost of damage or the replacement value of the equipment from the users. The port has clarified

that this clause is to act as deterrent so that the port craft are used cautiously.

It is relevant to mention that the premium payable to the insurance company or contribution to Insurance Fund is recognised as an item of cost for the purpose of tariff computation. That being so, the cost of repairs for damages to port assets covered by such insurance will have to be claimed from the insurance company and the actual cost of damage / repairs of property to the extent not admitted by the Insurance Company can only be recovered from the concerned user. The proposed provision is, therefore, suitably modified to clarify that the cost of damage received from the insurance company on admittance of its claim will be refunded to the port user.

As prescribed under clause 2.14. of the revised tariff guidelines, in the event of replacement of such assets due to total damage, return will be allowed only on the actual capital cost incurred which is in excess of the amount recovered from insurance.

- (e). The existing Scale of Rates prescribes a fixed rate of Rs.5/- per trip both ways for weightment of cargo. As against this, it has proposed a fixed rate of Rs.4/- per truck both ways and Re.1/- per MT for the cargo weighed in its revised proposed Scale of Rates. To a specific query for introducing the variable rate, the NMPT has clarified that it is not correct to have same charges for all trucks with different weights and hence fixed and variable charges are proposed. In fact the NMPT has reported that there will be no additional income on account of the same but it is only readjustment in view of reduced numbers but increased weight of the trucks. In view of the request made by the port users, it has agreed to revise the charge at Rs.15/- per truck both ways. The charges for such weightment in the nearby vicinity is reported to be Rs.30/- per truck. Since the proposed rate is lower than the rates levied in the vicinity for similar service and also recognising that this is not a regular tariff item which is taken up for revision after a long gap of time, the revised rate proposed by the NMPT is accepted.
- (xxvii). The NMPT has proposed to reduce the basic RCHW levy from existing 200% reduced to 160% and 250% levy is proposed to be reduced to 180%. The existing additional levy of 15% and 20% of the basic wages approved by this Authority to recover of wage arrears of Rs.1.97 crores of this RCHW wing has, however, been proposed to be increased to 20% and 25% respectively. The NMPT has clarified that in view of the reduction proposed in the basic levy, a marginal increase is proposed in the additional levy so that the entire recovery would be completed within a reasonable time. Since the reduction proposed in the basic levy is more than the increase proposed in the existing additional and also recognising that the net effect is not adverse, this Authority approves the proposed tariff. The NMPT has reported that Rs.102.96 lakhs has been recovered till December 2005 and expects to recover the entire arrears by the January 2008. This NMPT should therefore to stop this levy immediately when the wage arrears of Rs.1.97 crores is recovered.

In addition to the existing two levies, the NMPT has proposed to introduce one more additional levy – II, at 20% and 25% on the basic wages of RCHW for recovery of DA arrears for the period from October 1996 to February 2002 amounting for Rs.1.42 crores as pointed out by Audit. As stated earlier, this arrears for the past period can be adequately covered from the overall surplus

position of the port. That being so, the proposal of the NMPT for introduction of the additional levy-II is not accepted.

- (xxviii). The NMPT has stated that it has no authorised service providers at present. The NMPT is, however, advised to comply with Clause 7 of the revised tariff guidelines as and when the port authorises anybody to provide service under Section 42 (3) of the MPT Act, 1963.

Even though the port has confirmed that no activity qualifying under Section 42 (3) of the MPT Act is being carried out in the port limits, it is worthwhile for the port to examine further to see whether stevedoring activity, private equipment deployed for port activity, etc. fall under the identified activities under Section 42. If found so, the port should initiate action in terms of revised tariff guidelines to regulate such tariff items.

- (xxix). Some of proposed provisions which are not in line with the common prescription at other major ports / private terminals and the revised tariff guidelines have been modified.
- (xxx). In line with the direction issued by the Government under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963 the rates approved by this Authority will be ceiling level and the rebates/discounts will be at the floor level. The NMPT will have the flexibility to charge lower rate, if it is so desires, based on the commercial judgement of the port.
- (xxxi). The NMPT have requested for according retrospective approval of its proposal w.e.f. September 2005 from the date of expiry of the prevailing Scale of Rates. This Authority does not approve retrospective revision of rates unless extraordinary circumstances emerge warranting any exceptional treatment. Most of the users have also raised objection on this point and have stated that the revised rates should have prospective effect only. The revised tariff guidelines also recommends prospective implementation of the rates. That being so, the revised Scale of Rates approved by this Authority will come into effect after expiry of 30 days from the date of gazette notification of this Order as per the revised tariff guidelines.  
The prevailing Scale of Rates is, however, deemed to have been extended till the effective date of implementation of this Order.
- (xxxii). The revised tariff guidelines prescribe tariff validity cycle of three years. Since the financial position considered for the purpose of this analysis is only till 31 March 2009, the validity of the revised Scale of Rates will also expire on 31 March 2009.

9.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind this Authority approves the revised Scale of Rates of the NMPT attached as **Annex-III**.

9.2. The revised Scale of Rates will become effective after expiry of 30 days from the date of notification of this Order in the Gazette of India.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT III/IV/143/2006-Exty.]

## ANNEXURE-I(a)

## Cost statement of the NMPT excluding MRPL and KIOCL

(Rs. in lakhs)

Sl.No	Particulars	As furnished by NMPT				As modified			
		2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
	Traffic ( in lakh Tonnes)	116.40	126.40	128.80	134.00	116.40	126.40	128.80	134.00
i	Operating income								
a	Cargo handling and Storage	9380.41	9934.47	9461.50	9312.75	9380.41	9934.47	9461.50	9312.75
b	Port & Dock	3853.64	4010.34	4096.03	4266.69	3853.64	4010.34	4096.03	4266.69
c	Railways	55.00	60.00	70.00	80.00	55.00	60.00	70.00	80.00
d	Estate Rentals	1650.25	1623.83	1736.33	1849.33	1650.25	1623.83	1736.33	1849.33
	Sub Total	14939.29	15628.64	15363.86	15508.77	14939.29	15628.64	15363.86	15508.77
e	Finance & Misc income	95.00	105.00	105.00	105.00	95.00	104.99	105.00	105.00
	Total - I	15034.29	15733.64	15468.86	15613.77	15034.29	15733.63	15468.86	15613.77
ii	Operating Cost.								
a	Cargo handling and Storage	3112.56	3294.27	3302.14	3580.09	3112.56	3294.27	3302.14	3580.09
b	Port & Dock	2035.56	2136.07	2148.53	2346.25	2035.56	2136.07	2148.53	2346.25
c	Railways	33.00	35.00	45.00	50.00	33.00	35.00	45.00	50.00
d	Estate Rentals	247.14	244.92	249.20	263.20	247.14	244.92	249.20	263.20
	Sub Total	5428.26	5710.26	5744.87	6239.55	5428.26	5710.26	5744.87	6239.55
e	Depreciation	661.25	721.10	1031.05	1125.94	661.25	721.10	1031.05	1125.94
f	Finance & Misc expr	591.01	601.26	601.26	601.21	591.01	601.26	601.26	601.21
	Total - II	6680.53	7032.62	7377.18	7966.70	6680.53	7032.62	7377.18	7966.70
III	Surplus (I-II)	8353.77	8701.02	8091.68	7647.07	8353.76	8701.01	8091.68	7647.07
IV	Mgmt & Gen Admn Exps	2070.21	2286.56	2313.73	2584.82	2070.21	2286.56	2313.73	2584.82
V	Net Surplus before interest (III-IV)	6283.55	6414.45	5777.94	5062.26	6283.55	6414.44	5777.94	5062.26
VI	Interest on Loans	49.70	33.50	25.00	19.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	Net surplus after interest	6233.85	6380.95	5752.94	5043.26	6283.55	6414.44	5777.94	5062.26
VIII	Capital Employed	22119.74	24664.62	29607.31	32728.40	21494.87	23998.22	28935.76	31993.03
	Business Assets					20669.57	23162.79	28065.44	31124.22
	Business Related Assets					825.30	835.43	870.32	868.81
IX	Return on capital employed	3317.96	3699.69	4441.10	4909.26				
	Business Assets @ 15%					3100.44	3474.42	4209.82	4668.63
	Business Related Assets @ 6.35%					52.41	53.05	55.27	55.17
	Total Return on Capital Employed	3317.96	3699.69	4441.10	4909.26	3152.84	3527.47	4265.08	4723.80
X	Net surplus after ROI (VII-IX)	2915.89	2681.26	1311.84	134.00	3130.71	2886.98	1512.86	338.45
XI	Net surplus after return as % age of Op. Income	19.52%	17.16%	8.54%	0.86%	20.96%	18.47%	9.85%	2.18%
XII	Average Net Surplus/ Deficit for the year 2006-08 to 2008-09 as a percentage of the Operating Income			8.88%				10.19%	

## ANNEXURE-I(b)

## NEW MANGALORE PORT TRUST

## Cost Statement for Cargo Handling and Storage activity (excluding MRPL &amp; KIOCL)

(Rs. in lakhs)

Sl.No	Particulars	As furnished by NMPT				As modified			
		2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
I	Operating Income								
a	Handling & Storage of general cargo incl. containers	3905.41	4259.47	3993.50	4192.75	3905.41	4259.47	3993.50	4192.75
b	Storage of goods in warehouse	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
c	Demurrage	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
d	Craneage	60.00	65.00	66.00	67.00	60.00	65.00	66.00	67.00
e	Wharfage on POL/LPG	2920.00	2920.00	3000.00	2750.00	2920.00	2920.00	3000.00	2750.00
f	Sundries, weighment, etc.	125.00	140.00	150.00	150.00	125.00	140.00	150.00	150.00
g	Plug point charges	30.00	30.00	32.00	33.00	30.00	30.00	32.00	33.00
h	Wages, Incentives, Levies	2320.00	2500.00	2200.00	2100.00	2320.00	2500.00	2200.00	2100.00
	Sub total	9380.41	9934.47	9481.50	9312.75	9380.41	9934.47	9481.50	9312.75
i	FMI allocated	59.55	66.74	64.66	63.05	59.55	66.74	64.66	63.05
	Total I	9440.06	10001.21	9526.16	9375.80	9440.06	10001.21	9526.16	9375.80
II	Operating Cost								
a	Handling & Storage of general cargo	122.51	102.51	104.20	111.60	122.51	102.51	104.20	111.60
b	Operation & Mntn. Of cranes	55.05	48.05	48.85	48.85	55.05	48.05	48.85	48.85
c	Expenditure on general facilities	147.13	154.66	160.85	170.72	147.13	154.66	160.65	170.72
d	Admn. & General expenses	184.72	190.85	188.44	248.92	184.72	190.85	188.44	248.92
e	Labour	2603.15	2798.20	2800.00	3000.00	2603.15	2798.20	2800.00	3000.00
	Sub total	3112.56	3294.27	3302.14	3580.09	3112.56	3294.27	3302.14	3580.09
f	Depreciation	361.31	388.37	589.88	819.21	361.31	368.37	569.86	619.21
g	Finance & Misc. Expr.	252.34	260.81	256.57	253.89	338.89	346.87	345.61	344.96
	Sub total	613.65	649.17	826.45	873.10	700.20	735.24	915.48	964.17
	Total II	3726.21	3943.44	4128.59	4453.20	3812.76	4029.51	4217.62	4544.26
III	Surplus (I-II)	5713.84	6057.77	5397.57	4922.60	5627.30	5971.70	5308.54	4831.54
IV	Allocated Mgmt & Gen Admn Exps	1169.18	1300.13	1324.65	1475.76	1187.06	1319.13	1329.93	1483.10
V	Net Surplus before interest (III-IV)	4544.66	4757.64	4072.92	3446.84	4440.24	4652.58	3978.60	3348.44
VI	Interest on Loans	29.69	20.97	14.58	10.79	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	Net surplus after interest	4514.98	4736.66	4058.34	3436.05	4440.24	4652.58	3978.60	3348.44
VIII	Capital Employed	12915.32	15277.84	16804.04	17981.33	12671.23	15040.38	16581.89	17750.40
	Business Assets					12198.01	14558.42	16059.08	17223.17
	Business Related Assets					473.23	481.96	522.81	527.23
IX	ROI on capital employed	1937.30	2291.66	2520.61	2697.20				
	Business Assets 15%					1829.70	2183.76	2408.86	2583.47
	Business Related Assets @ 6.35%					30.05	30.60	33.20	33.48
	Total Return on Capital Employed	1937.30	2291.66	2520.61	2697.20	1859.75	2214.37	2442.06	2616.95
X.	Net surplus after ROI (VII-IX)	2577.68	2444.99	1537.74	738.85	2580.49	2438.21	1536.54	731.48
XI	Net surplus after return as % age of Operating Income	27.5%	24.6%	16.3%	7.9%	28%	24.5%	16.2%	7.9%
XII	Average Net Surplus/ Deficit for the year 2006-08 to 2008-09 as a percentage of the Operating Income			16.45%				16.39%	

## ANNEXURE-I(c)

**NEW MANGALORE PORT TRUST**  
**Cost Statement for Port and Dock facility (excluding MRPL)**

(Rs. in lakhs)

SLNo.	Particulars	As furnished by NMPT				As modified			
		2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
I	<b>Operating Income</b>								
a	Pilotage	2024.68	2103.66	2199.50	2279.14	2024.68	2103.66	2199.50	2279.14
b	Towage and Mooring	218.00	231.00	275.00	300.00	218.00	231.00	275.00	300.00
c	Berth Hire	809.49	842.57	789.23	820.51	809.49	842.57	789.23	820.51
d	Port Dues	688.67	713.71	705.79	733.04	688.67	713.71	705.79	733.04
e	Water supply and miscellaneous	112.80	119.40	126.50	134.00	112.80	119.40	126.50	134.00
	<b>Subtotal</b>	<b>3853.64</b>	<b>4010.34</b>	<b>4096.03</b>	<b>4266.69</b>	<b>3853.64</b>	<b>4010.34</b>	<b>4096.03</b>	<b>4266.69</b>
g	FMI allocated	24.51	26.94	27.99	28.89	24.51	26.94	27.99	28.89
	<b>Total I</b>	<b>3878.15</b>	<b>4037.28</b>	<b>4124.02</b>	<b>4295.58</b>	<b>3878.15</b>	<b>4037.28</b>	<b>4124.02</b>	<b>4295.58</b>
II	<b>Operating Cost</b>								
a	Towage, Berthing & Mooring	573.04	594.88	478.18	521.57	573.04	594.88	478.18	521.57
b	Pilotage	123.52	125.91	134.87	154.88	123.52	125.91	134.87	154.88
c	Water supply to ships	124.85	129.30	132.00	133.00	124.85	129.30	132.00	133.00
d	Fire fighting	74.99	79.36	84.10	86.56	74.99	79.36	84.10	86.56
e	Dredging & Marine Survey	993.82	1051.17	1155.90	1241.95	993.82	1051.17	1155.90	1241.95
f	Harbour Patrol & Mice. Nav Aids	42.70	33.10	33.65	35.33	42.70	33.10	33.65	35.33
g	O&M Survey Launch	45.32	33.98	39.58	50.06	45.32	33.98	39.58	50.06
h	Maintenance of Docks/Harbour Walls	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
i	Admin & Gen Exps &	57.32	88.37	90.25	122.90	57.32	88.37	90.25	122.90
j	O&M deballasting Exps/Pollution control								
	<b>Subtotal</b>	<b>2035.56</b>	<b>2136.07</b>	<b>2148.53</b>	<b>2346.25</b>	<b>2035.56</b>	<b>2136.07</b>	<b>2148.53</b>	<b>2346.25</b>
k	Depreciation	188.62	206.41	328.25	364.18	188.62	206.41	328.25	364.18
l	Finance & Misc. Expr.	165.03	169.11	186.94	166.39	221.63	224.92	224.87	226.07
	<b>Total II</b>	<b>2389.20</b>	<b>2511.59</b>	<b>2643.71</b>	<b>2876.83</b>	<b>2445.80</b>	<b>2587.39</b>	<b>2701.64</b>	<b>2936.51</b>
III	<b>Surplus (I-II)</b>	<b>1488.94</b>	<b>1525.69</b>	<b>1480.30</b>	<b>1418.75</b>	<b>1432.34</b>	<b>1469.89</b>	<b>1422.37</b>	<b>1359.07</b>
IV	<b>Allocated Management &amp; Gen. Overheads</b>	<b>764.62</b>	<b>843.03</b>	<b>861.88</b>	<b>967.16</b>	<b>776.32</b>	<b>855.35</b>	<b>885.32</b>	<b>971.97</b>
V	<b>Net Surplus before Interest (III-IV)</b>	<b>724.32</b>	<b>682.66</b>	<b>618.42</b>	<b>451.59</b>	<b>656.03</b>	<b>614.54</b>	<b>557.06</b>	<b>387.10</b>
VI	<b>Interest on Loans</b>	<b>11.51</b>	<b>7.15</b>	<b>6.50</b>	<b>5.36</b>				
VII	<b>Net surplus after interest</b>	<b>712.81</b>	<b>675.51</b>	<b>611.92</b>	<b>446.23</b>	<b>656.03</b>	<b>614.54</b>	<b>557.06</b>	<b>387.10</b>
VIII	<b>Capital Employed</b>	<b>5020.97</b>	<b>5007.29</b>	<b>7669.69</b>	<b>9302.78</b>	<b>4857.04</b>	<b>4840.82</b>	<b>7514.37</b>	<b>9141.73</b>
	<b>Business Assets</b>					<b>4547.55</b>	<b>4528.30</b>	<b>7208.70</b>	<b>8840.38</b>
	<b>Business Related Assets</b>					<b>309.48</b>	<b>312.51</b>	<b>305.66</b>	<b>301.35</b>
IX	<b>ROI on capital employed</b>	<b>753.15</b>	<b>751.09</b>	<b>1150.45</b>	<b>1395.42</b>				
	<b>Business Assets 15%</b>					<b>682.13</b>	<b>679.25</b>	<b>1081.31</b>	<b>1326.06</b>
	<b>Business Related Assets @ 6.35%</b>					<b>19.65</b>	<b>19.84</b>	<b>19.41</b>	<b>19.14</b>
	<b>Total Return on Capital Employed</b>	<b>753.15</b>	<b>751.09</b>	<b>1150.45</b>	<b>1395.42</b>	<b>701.79</b>	<b>699.09</b>	<b>1100.72</b>	<b>1345.19</b>
IX	<b>Net surplus after ROCE</b>	<b>-40.34</b>	<b>-75.58</b>	<b>-538.53</b>	<b>-949.18</b>	<b>-45.76</b>	<b>-84.55</b>	<b>-543.66</b>	<b>-958.09</b>
X	<b>Net surplus after return as % age of Op.Income</b>	<b>-1.0%</b>	<b>-1.9%</b>	<b>-13.1%</b>	<b>-22.2%</b>	<b>-1%</b>	<b>-2.1%</b>	<b>-13.3%</b>	<b>-22.5%</b>
X	<b>Average Net Surplus/ Deficit for the year 2006-08 to 2008-09 as a percentage of the Operating Income</b>			<b>-12.63%</b>				<b>-12.62%</b>	



## ANNEXURE-I(d)

NEW MANGALORE PORT TRUST  
Cost Statement for Railway activity

(Rs. in lakhs)

Sl.No.	Particulars	As furnished by NMPT				As modified			
		2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
I	Income								
a	Railway working	55.00	80.00	70.00	80.00	55.00	80.00	70.00	80.00
b	FMI allocated	0.35	0.40	0.48	0.54	0.35	0.40	0.48	0.54
	Total Income	55.35	80.40	70.48	80.54	55.35	80.40	70.48	80.54
II	Operating Cost								
a	Station Admn & maintenance	33.00	35.00	45.00	50.00	33.00	35.00	45.00	50.00
b	Depreciation	20.00	25.00	48.74	58.24	20.00	25.00	48.74	58.24
c	FME Apportioned	2.68	2.77	3.50	3.55	3.59	3.89	4.71	4.82
	Sub total	55.68	62.77	97.24	109.79	56.59	63.69	98.45	111.06
III	Surplus (I-II)	-0.33	-2.37	-26.76	-29.25	-1.24	-3.29	-27.97	-30.52
IV	Allocated Mgmt & Genl. Overheads	12.40	13.81	18.05	20.61	12.59	14.02	18.12	20.71
V	Net Surplus (III-IV)	-12.72	-16.16	-44.81	-49.86	-13.83	-17.30	-46.10	-51.23
VI	Interest on Loans	1.84	1.27	1.29	1.02				
VII	Net surplus after interest	-14.56	-17.45	-46.10	-50.87	-13.83	-17.30	-46.10	-51.23
VIII	Capital Employed	947.68	1077.85	1779.94	2024.12	946.11	1077.66	1782.04	2027.83
	Business Assets					941.09	1072.54	1775.63	2021.41
	Business Related Assets					5.02	5.12	6.40	8.42
IX	ROI on capital employed	142.15	161.68	266.99	303.62				
	Business Assets 15%					141.16	160.68	266.35	303.21
	Business Related Assets @ 6.35%					0.32	0.33	0.41	0.41
	Total Return on Capital Employed	142.15	161.66	266.99	303.82	141.48	161.21	266.75	303.62
X	Net Surplus after Interest & Return (VII-IX)	-156.71	-179.13	-313.10	-354.49	-155.31	-178.51	-312.85	-354.85
XI	Net surplus after return as % age of Operating Income	-283%	-297%	-444%	-440%	-281%	-296%	-444%	-441%
XII	Average Net Surplus/ Deficit for the year 2006-08 to 2008-09 as a percentage of the Operating Income			-403.20%				-403.0%	

## ANNEXURE-I(e)

NEW MANGALORE PORT TRUST  
Cost Statement for Estate activity

(Rs. in lakhs)

S.No	Particulars	As furnished by NMPT				As modified			
		2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
I	<b>Operating Income</b>								
a	Ground rent including leasing	1,410.22	1,420.20	1,500.20	1,600.20	1,410.22	1,420.20	1,500.20	1,600.20
b	Rent on residential bldgs.	16.03	13.53	14.03	15.03	16.03	13.53	14.03	15.03
c	Rent on non-residential bldgs.	108.00	68.00	100.00	110.00	108.00	68.00	100.00	110.00
d	Other income	116.00	122.10	122.10	124.10	116.00	122.10	122.10	124.10
	<b>Sub total</b>	<b>1,650.25</b>	<b>1,623.83</b>	<b>1,736.33</b>	<b>1,849.33</b>	<b>1,650.25</b>	<b>1,623.83</b>	<b>1,736.33</b>	<b>1,849.33</b>
e	FMI allocated	10.49	10.91	11.87	12.52	10.49	10.91	11.87	12.52
	<b>Total I</b>	<b>1,660.74</b>	<b>1,634.74</b>	<b>1,748.28</b>	<b>1,861.85</b>	<b>1,660.74</b>	<b>1,634.74</b>	<b>1,748.20</b>	<b>1,881.85</b>
II	<b>Operating Cost</b>								
a	Residential buildings	68.59	58.08	60.20	66.20	68.59	58.08	60.20	66.20
b	Non-residential buildings	94.57	95.73	96.00	100.00	94.57	95.73	96.00	100.00
c	Other Expenditure	83.98	91.11	93.00	97.00	83.98	91.11	93.00	97.00
	<b>Sub total</b>	<b>247.14</b>	<b>244.92</b>	<b>249.20</b>	<b>263.28</b>	<b>247.14</b>	<b>244.92</b>	<b>249.28</b>	<b>263.20</b>
d	Depreciation	91.33	101.33	84.18	86.30	91.33	101.33	84.18	86.30
e	Finance & Misc. Expr.	20.04	19.39	19.36	18.67	26.91	25.79	26.08	25.36
	<b>Sub total</b>	<b>111.36</b>	<b>120.72</b>	<b>103.54</b>	<b>104.97</b>	<b>118.24</b>	<b>127.12</b>	<b>110.26</b>	<b>111.66</b>
	<b>Total II</b>	<b>358.50</b>	<b>365.64</b>	<b>352.74</b>	<b>368.17</b>	<b>365.38</b>	<b>372.04</b>	<b>359.46</b>	<b>374.86</b>
III	<b>Surplus (I-II)</b>	<b>1,302.24</b>	<b>1,269.10</b>	<b>1,395.46</b>	<b>1,493.88</b>	<b>1,295.36</b>	<b>1,262.78</b>	<b>1,388.74</b>	<b>1,466.99</b>
IV	<b>Allocated Management &amp; General Overheads</b>	<b>92.83</b>	<b>96.66</b>	<b>99.97</b>	<b>108.49</b>	<b>94.25</b>	<b>98.07</b>	<b>100.36</b>	<b>109.03</b>
V	<b>Net Surplus (III-IV)</b>	<b>1,209.41</b>	<b>1,172.44</b>	<b>1,295.49</b>	<b>1,385.19</b>	<b>1,201.11</b>	<b>1,164.63</b>	<b>1,288.37</b>	<b>1,377.95</b>
VI	<b>Interest on Loans</b>	<b>6.66</b>	<b>4.10</b>	<b>2.63</b>	<b>1.83</b>				
VII	<b>Net surplus after Interest</b>	<b>1,202.74</b>	<b>1,168.34</b>	<b>1,292.86</b>	<b>1,383.36</b>	<b>1,281.11</b>	<b>1,164.63</b>	<b>1,288.37</b>	<b>1,377.95</b>
VIII	<b>Capital Employed</b>	<b>3,037.36</b>	<b>3,052.12</b>	<b>3,068.30</b>	<b>3,883.16</b>	<b>3,020.50</b>	<b>3,839.35</b>	<b>3,057.47</b>	<b>3,873.87</b>
	Business Assets					<b>2,982.92</b>	<b>3,003.52</b>	<b>3,822.02</b>	<b>3,039.27</b>
	Business Related Assets					<b>37.57</b>	<b>35.83</b>	<b>35.45</b>	<b>33.80</b>
IX	<b>ROI on capital employed</b>	<b>455.60</b>	<b>457.82</b>	<b>460.24</b>	<b>462.47</b>				
	Business Assets 15%					<b>447.44</b>	<b>450.53</b>	<b>453.30</b>	<b>455.89</b>
	Business Related Assets @ 6.35%					<b>2.39</b>	<b>2.28</b>	<b>2.25</b>	<b>2.15</b>
	<b>Total Return on Capital Employed</b>	<b>455.60</b>	<b>457.82</b>	<b>460.24</b>	<b>462.47</b>	<b>449.82</b>	<b>452.88</b>	<b>455.55</b>	<b>458.04</b>
X	<b>Net Surplus after Interest &amp; Return (VII-IX)</b>	<b>747.14</b>	<b>710.52</b>	<b>832.62</b>	<b>920.88</b>	<b>751.29</b>	<b>711.83</b>	<b>832.82</b>	<b>919.91</b>
XI	<b>Net surplus after return as % age of Op.Income</b>	<b>45.27%</b>	<b>43.76%</b>	<b>47.95%</b>	<b>49.80%</b>	<b>45.53%</b>	<b>43.84%</b>	<b>47.96%</b>	<b>49.74%</b>
XII	<b>Average Net Surplus/ Deficit for the year 2006-08 to 2008-09 as a percentage of the Operating Income</b>			<b>47.38%</b>				<b>47.31%</b>	

## ANNEXURE-II

Consolidated Cost Statement of the New Mangalore Port Trust Including  
KIOCL and MRPL

(Rs. in lakhs)

Sl.No.	Particulars	As furnished by NMPT				As modified			
		2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
I	Traffic (In lakh tonnes)	375.00	385.00	390.00	410.00	375.00	385.00	390.00	410.00
	Operating income								
a	Cargo handling and Storage	18018.41	17692.47	17523.50	19520.75	18018.41	17692.47	17523.50	19520.75
b	Port & Dock	6944.70	7224.71	7475.29	7870.69	6944.69	7224.71	7475.29	7870.69
c	Railways	55.00	60.00	70.00	80.00	55.00	60.00	70.00	80.00
d	Estate Rentals	1650.25	1623.83	1736.33	1849.33	1650.25	1623.83	1736.33	1849.33
	Sub Total	26668.35	26601.01	26805.12	29320.77	26668.35	26601.01	26805.12	29320.77
e	Finance & Misc income	95.00	105.00	105.00	105.00	95.00	105.00	105.00	105.00
	Total - I	26763.35	26706.01	26910.12	29425.77	26763.35	26706.01	26910.12	29425.77
II	Operating Cost								
a	Cargo handling and Storage	3288.97	3472.74	3496.05	3820.49	3288.97	3472.74	3496.05	3820.49
b	Port & Dock	5438.26	5471.83	5609.00	6163.40	5438.26	5471.83	5609.00	6163.40
c	Railways	33.00	35.00	45.00	50.00	33.00	35.00	45.00	50.00
d	Estate Rentals	247.14	244.92	249.20	263.20	247.14	244.92	249.20	263.20
	Sub Total	9007.37	9224.49	9399.25	10297.09	9007.37	9224.49	9399.25	10297.09
e	Depreciation	1760.00	1810.00	2192.70	2297.98	1760.00	1810.00	2192.70	2297.98
f	Finance & Misc expr	730.25	730.30	730.30	730.25	730.25	730.30	730.30	730.25
	Total - II	11497.62	11764.79	12322.25	13325.32	11497.62	11764.79	12322.25	13325.32
III	Surplus (I-II)	15265.73	14941.22	14587.87	16100.45	15265.73	14941.22	14587.87	16100.45
IV	Mgmt & Gen Admn Exps	2962.98	3166.97	3207.46	3576.59	2962.98	3166.97	3207.46	3576.59
V	Net Surplus before interest (III-IV)	12302.75	11774.25	11380.41	12523.86	12302.75	11774.25	11380.41	12523.86
VI	Interest on Loans pertaining to the MRPL project	1249.70	933.50	682.13	293.71	1200.00	900.00	657.13	274.71
VII	Net surplus after interest	11053.05	10840.75	10698.28	12230.15	11102.75	10874.25	10723.28	12249.15
VIII	ROI on capital employed	8129.83	8369.14	8971.21	9305.96	5786.79	6115.85	7091.26	7677.54
IX	Net surplus after ROI (VII-VIII)	2923.22	2471.61	1727.07	2924.19	5315.96	4758.40	3632.02	4571.62
X	Net surplus after return as % age of Op. Income	10.96%	9.29%	6.44%	9.97%	19.93%	17.89%	13.55%	15.59%
XI.	Average Net Surplus/ Deficit for the year 2006-08 to 2008-09 as a percentage of the Operating Income			8.61%				15.67%	

**ANNEXURE-III****NEW MANGALORE PORT TRUST****SCALE OF RATES****CHAPTER – I****Definitions and General Terms and Conditions****1.1. Definitions – General**

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). "Coastal Vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii). "Foreign - going vessel" shall mean any vessel other than coastal vessel.

**1.2. General Terms & Conditions**

- (i). The Status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levy of vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
  - (a). Vessel related charges shall be levied on ship owners/steamer agents. Wherever rates have been denominated in US dollar terms the charges shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian Rupees at the Market Buying Rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its associates or any other Public Sector Banks as may be specified from time to time. The date of entry of the vessel into the port limits shall be reckoned with as the day for such conversion.
  - (b). Container related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian Rupees. For this purpose, the Market Buying Rate prevalent on the date of entry of the vessel in case of import containers and on the date of arrival of containers in the port premises in the case of export containers shall be reckoned as the day for such conversion of dollar denominated charges.
- (iii). A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from the date of arrival of the vessel in cases of vessels staying in the port for more than thirty days. In such cases, the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of the review.
- (iv).
  - (a). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
  - (b). A foreign going vessel of Foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
  - (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
  - (d). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge Ports.

- (e). For dedicated Indian Coastal vessels having a Coastal Licence from Director General of Shipping, no other documents will be required to be entitled to coastal rates.
- (a). The vessel related charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
- (b). The cargo / container related charges for all coastal cargo / containers, other than thermal coal, POL including crude oil, Iron Ore and Iron pellets, should not exceed 60% of the normal cargo / container related charges.
- (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from / to quay to / from storage yard including wharfage.
- (d). In case of container related charges, the concession will be applicable on all the relevant charges for ship-shore transfer, and transfer from / to quay to / from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
- (e). Cargo/ container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/ containers from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (f). The charges for coastal cargo/ containers/ vessels shall be denominated and collected in Indian Rupee.
- (vi). Interest on delayed payments/refunds:
  - (a). The user shall pay interest at the rate of 12.25% per annum, on the delayed payments of any charge under the Scale of Rates.
  - (b). Likewise, the Port Trust shall pay penal interest at the rate of 12.25% per annum on delayed refunds.
  - (c). The delay in refunds will be counted beyond twenty days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the user whichever is later.
  - (d). Delay in payments by user will be counted only 10 days after the date of raising the bills by NMPT. This provision will, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services/use of port properties as stipulated in the MPT Act, 1963 and/or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in the Scale of Rates.
- (vii). No refund shall be made unless the amount refundable is Rs. 100/- or less. Likewise, NMPT will not raise any supplementary or under charge bills, if the amount due to port is Rs. 100/- or less.
- (viii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee in each category.
- (ix). (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The NMPT may, if they so desire, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (b). The port may also, if they so desire rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the users in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.

- (c). The ports should notify the public such lower rates and/or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (x). The users shall not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the NMPT.

## **CHAPTER-II**

### **VESSEL RELATED CHARGES**

#### **2.1. Port Dues**

Vessels chargeable (Sea going vessels of 15 tonnes and above)	Rate per GRT		Frequency of payment in respect of the same vessel	
	Foreign- going vessel (In US \$)	Coastal vessel (In Rs.)	Foreign-going vessel	Coastal vessel
(i). Ships/ steamers	0.143	2.32	Each entry	Each entry
(ii). Tugs, Launches, Barges, etc. Not included above	0.040	1.07	Each entry	Each entry

#### **Notes:**

- 'Ship' means a vessel propelled solely by wind power and 'Steamer' means any vessel other than a ship. In respect of sailing vessels fitted with auxiliary engines charges shall be levied at the rate applicable to ships.
- A vessel entering the port in ballast and not carrying passengers shall be charged with only 75% of the port dues with which she would otherwise be chargeable.
- A vessel entering the port but not discharging or taking in any cargo or passenger (with the exception of such un-shipment and reshipment as may be necessary for the purpose of repairs) shall be charged with only 50% of the port dues with which she would otherwise be chargeable.
- A LASH vessel making a 'second call' to pick up empty and/or laden fleeting LASH barges shall be treated as a vessel entering the Port but not discharging or taking any cargo or passengers therein, as described in Section 50B of the Major Port Trusts Act, and shall not be charged any Port Dues.
- No Port dues shall be levied in respect of:
  - any pleasure yacht; or,
  - any vessel which having left the port is compelled to re-enter it by stress of weather or in consequence of having sustained any damage.
- For oil tankers with segregated ballast, the reduced gross tonnage that is indicated in the remarks column of its International Tonnage Certificate will be taken to be its gross tonnage for the purpose of levying port dues.

**2.2. Pilotage:**

Classification of the vessels	Rate per GRT	
	Foreign-going Vessel (in US \$)	Coastal vessel (In Rs.)
(i). For Pilotage both inward and outward		
(a). Upto 30,000 GRT	0.320 subject to a minimum of US\$ 960	8.55 subject to a minimum of Rs.25,661.00
(b). 30,001 to 60,000 GRT	US \$ 9600 + US \$ 0.256 per GRT over 30,000 GRT	Rs.2,56,608 + Rs.6.84 per GRT over 30,000 GRT
(c). 60,001 GRT and above	US \$ 17280 + 0.224 per GRT over 60,000 GRT	Rs.461894 +Rs.5.99 per GRT over 60,000 GRT
	Rate per vessel	
(ii). (a). Barges, Tugs, Launches, etc., not specified above and sailing vessels [with/without auxiliary engines] and fishing vessels upto GRT 199	US \$ 71.34 per vessel	Rs. 1907.00 per vessel
(iii). 200 GRT and above	US \$ 107.00 per vessel	Rs.2860.00 per vessel

**Notes:**

- Pilotage-cum-towage fee will be composite fee and shall include one inward and one outward movement with services of Ports' pilots for to and fro pilotage and towage with required number of tugs/launches of adequate capacity and shifting/s of vessel for 'Port convenience' and supply of mooring boats.
- No charges for shifting shall be levied for shifting of a vessel for port convenience.
  - "Port convenience" is defined to mean the following: -
    - If a working cargo vessel at berth or any vessel at mooring is shifted / unberthed for undertaking dredging work/hydrographic survey work or for allotting a berth for the dredger or for attending to repairs to berths, maintenance and such other similar works whereby shifting/pilotage is necessitated, such shifting/pilotage shall be considered as "shifting for port convenience". The shifting/pilotage made to reposition such shifted vessel shall also be considered as "shifting for port convenience"
    - For shifting/pilotage of any vessel for the convenience of /benefit of another vessel, the vessel benefited is liable to pay the shifting/pilotage charges for shifting and repositioning of the vessel shifted.

3. (i). Shifting at the request of vessels will attract separate shifting charges as prescribed below:

**Shifting Charges:**

Classification of the vessels	Rate per GRT	
	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in Rs.)
(i). (a). Upto 30,000 GRT	0.08 subject to a minimum of US\$ 240	2.14 subject to a minimum of Rs.6415.20
(b). 30,001 to 60,000 GRT	US \$ 2400 + US \$ 0.064 per GRT over 30,000 GRT	Rs.64152 + Rs.1.71 per GRT over 30,000 GRT
(c). 60,001 GRT and above	US \$ 4320 + 0.056 per GRT over 60,000 GRT	Rs.115474 +Rs.1.50 per GRT over 60,000 GRT
Rate per vessel		
(ii). (a). Barges, Tugs, Launches, etc., not specified above and sailing vessels [with/without auxiliary engines] and fishing vessels upto GRT 199	US \$ 17.84 per vessel	Rs. 477.00 per vessel
(b). 200 GRT and above	US \$ 26.75 per vessel	Rs. 715.00 per vessel

- (ii). When tugs are not used for shifting, 50% concession shall be given on shifting charges.
- The shifting charges prescribed above are for the movement of vessels within the dock basin. Movement from / to anchorage outside the dock basin qualifies for a second set of pilotage fee.
  - If the status of the vessel is changed during its stay in the Port, from foreign run to coastal run or vice-versa, then the consolidated pilotage should be divided into two equal halves (i.e. one for inward and other for outward pilotage) which should be charged according to the status of the vessel prevailing at the time of taking place of relevant movement.
  - Where a movement of a vessel is aborted or had to be changed due to reasons like tug failure, insufficiency of length, lack of proper fenders, etc., for which the vessel is not at fault, no charge shall be levied for the unsuccessful operation involved till she occupies allotted berth.
  - For piloting a vessel on cold move as certified by the Master of the vessel namely without the power of the engine of the vessel partly or fully in any operation, a surcharge of 20% shall be levied over the rates payable as per the Schedule of pilotage charges prescribed above.
  - During the course of hot movements, if a vessel fails to offer its full power for a duration not exceeding five minutes, it shall not be considered as cold move.
  - In the event of the vessel carrying a pilot outside the port limits for unavoidable reasons, the Master shall be bound to leave the pilot at the next nearest port and Master, Owner or his representatives shall be responsible for the repatriation and all connected formalities thereof and also be liable to pay all expenses incurred in the matter of boarding, lodging, other reasonable



expenses and repatriation of the Pilot thus over carried. In addition, compensation at the rate of Rs.76.00 for coastal vessels or US\$ 2.84 for foreign going vessel per hour shall be payable by the Master of the vessel till the pilot reports back to duty at the port.

### 2.3. Detention charges of the vessels:

Sl. No.	Description	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in Rs.)
(i).	For cancellation of a requisition for the services of a Pilot with less than 2 hours notice for pilotage between 0600 hours to 1800 hours or with less than 6 hours notice for pilotage between 1800 hours and 0600 hours.	71.34	1907.00
(ii).	For detention of Pilot by a Steamer for more than 30 minutes beyond the time for which the requisition was made.		
	(a). For 1st hour or part thereof	35.66	953.20
	(b). For every subsequent hour or part thereof.	29.73	794.70

#### Note:

In case where a pilot boards a Steamer but has to return on being informed that his services are not required, cancellation charges specified in sub-item (i) above shall be levied. If a Pilot is made to wait for more than 30 minutes after boarding the vessel before being informed that his services are not required, charges specified in sub-item (ii) above shall be levied in addition to cancellation charges.

### 2.4. Berth hire Charges:

#### 2.4.1. Berth Hire charges for occupation of berths where wharf cranes are installed

Classification of the Vessel	Rate per hour or part thereof per GRT	
	Foreign-going vessel (in US \$/cents)	Coastal vessel (in Rs.)
<b>Vessel other than oil tanker</b>		
All Vessels irrespective of GRT	0.21 cents subject to a minimum of US \$ 7.50	0.056 subject to a minimum of Rs.200.50

#### 2.4.2. Berth Hire charges for occupation of berths where wharf cranes are not installed

Classification of the Vessel	Rate per hour or part thereof per GRT	
	Foreign-going vessel (in US \$/cents)	Coastal vessel (in Rs.)
<b>Vessel other than oil tanker</b>		
All Vessels irrespective of GRT	0.17 cents subject to a minimum of US \$ 6	0.045 subject to a minimum of Rs.160.40

**2.4.3. Oil Tankers and Other Vessels:**

Classification of the Vessel	Rate per hour or part thereof per GRT	
	Foreign-going vessel (in US \$/cents)	Coastal vessel (in Rs).
(i). Tankers / Oil Tankers	0.25 Cents subject to a minimum of US \$ 4.95	0.067 subject to a minimum of Rs.132.30
(ii). Sailing vessels, Barges, Tugs (vessels other than steamer & Tankers)	US \$ 3.096 Per vessel/ hour	82.75 Per vessel/ hour
(iii). Fishing vessels/ Trawlers	US \$ 0.495 Per vessel/ hour	13.25 Per vessel/ hour
(iv). Double Banking	Whenever a vessel is double banked with other vessel occupying a berth, it will be charged 50% of the berth hire specified above.	

**(v). Mother ships:**

- (a). If the mother ships are berthed alongside a wharf, all the charges as applicable to other merchant vessels shall be recoverable.
- (b). If anchored at outer anchorage, there will be no pilotage fees, berth hire, mooring charges and tug hire charges.
- (c). If anchored at inner anchorage, all applicable vessel related charges excluding berth hire shall be recovered.

**(vi). Lash Barges:**

- (a). The berth hire charges shall be levied at the rate of Rs.12.05 per barge per hour or part thereof for coastal vessel or US\$ 0.45 per barge per hour or part thereof for foreign going during the process of loading and unloading of cargo.
- (b). When the barges wait at the safe fleeting area, they shall be charged at Rs.4.00 per barge per hour or part thereof for coastal vessel or US\$ 0.15 per barge per hour or part thereof for a foreign going vessel.
- (c). The charges for towing of barge shall be according to the rate prescribed for tugs or launches, as the case may be.

**Notes:**

1. Berth hire shall be levied per hour from the time of completion of mooring of a vessel in a berth or when its anchoring is completed, whichever is later.
2. (i). Berth hire shall stop 4 hours after the time of the vessel signaling its readiness to sail. A penal berth hire equal to berth hire charges for one day's berth hire charge (i.e.24 hours) shall be levied for a false signal.

"False signal" would be when a ship signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessel. This excludes the signalling readiness when a ship is not able to sail due to unfavourable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions."

- (ii). The time limit prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favourable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.

3. A vessel which owing to an impending cyclone, elects to stay in the Port after being duly warned by the Port authorities, shall be charged at the specified rates for the period covered by warning and commencing in the case of a vessel which has not completed its loading or unloading at the time of warning, from the day after the loading or unloading has been completed.
4. The vessel for whose convenience an adjacent berth(s) is (are) kept vacant due to the nature of cargo to be handled at that particular berth shall be charged berth hire charges applicable to the berths kept vacant in addition to berth hire charge for the berth occupied by the vessel.
5. Penal charges for unauthorised occupation of berths; without prejudice to any other course of action in accordance with the relevant provisions of law, rules and regulations, berth hire charges for the unauthorised occupation of a berth in the Port shall be levied at the following rates after giving 8 hours advance intimation or notice in writing to the agents / owner of the vessels concerned:

(i).	Upto 3 days or part thereof	:	At three times the rate of berth hire charges .
(ii).	Above 3 and upto 6 days	:	At four times the rate of berth hire charges .
(iii).	Above 6 and upto 9 days	:	At five times the rate of berth hire charges.
(iv).	Above 9 days and so on for subsequent days	:	At six times the rates of berth hire charges and so on.

6. No berth hire shall be levied for the period when the vessels idle at its berths due to break down of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the port.

#### 7. Priority Berthing or Ousting priority

- (i). For providing priority berthing to any vessel, a fee equivalent to berth hire charges for single day (24 hours) or 75% of the berth hire charges calculated for a total period of actual stay of the vessel at the berth, whichever is higher, shall be charged.
- (ii). For providing ousting priority berthing to any vessel, a fee equivalent to berth hire charges for single day (24 hours) or 100% of the berth hire charges calculated for a total period of actual stay of the vessel at the berth, whichever is higher, shall be charged.
- (iii). The fee for according 'priority' /ousting' as indicated above shall be charged from all vessels, except the following categories:
- Vessels carrying cargo on account of the Ministry of Defence.
  - Defence vessels coming on goodwill visits.
  - Vessels hired for the purpose of Antarctica expedition by the Department of Ocean Development.
  - Any other vessel for which special exemption has been granted by the Ministry of Shipping.

#### 8. Berth Reservation

- (i). A shipping line requiring advance reservation for a container ship should give its scheduled arrival of ships at least 3 months in advance. In the case of other vessels, a minimum notice of 1 month should be given. The shipping line should also intimate the expected stay of the ship at the berth at the time of asking for berth reservation.

- (ii). A berth reservation equal to berth hire charges for single day (24 hours) or 25% of the berth hire for the expected stay of the ship at the berth, whichever is higher, will be charged.
- (iii). If the shipping line does not bring the ship at the pre-reserved time, then the berth reservation fee paid in advance will be forfeited.
- (iv). Liner ships should arrive within 6 hours of the commencement of the time reserved for the berths and non-liner ships should arrive within 24 hours of the time indicated for arrival of the ship.

### CHAPTER – III

#### SCHEDULE OF WHARFAGE CHARGES

The rates to be paid for the use of wharves, jetties and landing places (hereinafter referred to as Wharfage dues) on goods landed at or shipped from the Port of New Mangalore shall be as specified below: -

#### 3.1. Break-Bulk Cargo:

Sl.No.	Description of cargo Break Bulk Cargo	Advalorem Rates	
		Foreign	Coastal
1.	Spices (cardamom, ginger, turmeric, coriander seed, pepper, chillies, etc.)	0.02%	0.012%
2.	Fish dried, fresh, salted preserved or frozen prawns, frog legs and lobsters preserved or frozen	0.08%	0.048%
3.	Yarn, cotton and wool raw waste or manufactured staple fibre	0.08%	0.048%
4.	Arecanuts, beedi leaves and beedies, coffee instant, coffee essence or powder, magnesite illuminates monozite bauxite rutile sand, sandal wood logs, and product, Tea, Coffee/Coffee husk, tobacco	0.10%	0.060%
5.	Asphalt, Bitumen	0.32%	0.192%
6.	Artificial silk piece goods twists or yarn, beer in cases/casks, Clothes textile and hosiery etc., Cycles, Distempers color paints polishes etc., Electrical goods, Disinfectant, Motor cars, Lorries, Tractors, Motor-cycle, Scooter, Three wheelers etc., Soap bars laundry and household, Wine and Liquor, Machine and Machinery not otherwise rated, Fruits in can bottle	0.40%	0.240%
7.	Bricks and tiles, Chemicals, Soda-ash, vegetables	0.60%	0.360%
8.	Any other non-bulk items	0.40%	0.240%

#### Note:

1. Advalorem rates shall be based on FOB value for exports, CIF value for imports and the value as given in Coastal bill of lading for coastal cargo.

## 3.2. Bulk cargo

Sl.No	Cargo	Unit	Rate (in Rs)	
			Foreign	Coastal
1	<b>(a).Finished Fertilizers</b> MOP, Urea, DAP NPK, CAN Ammonia Sulphate and any other Finished fertilizers	MT	35	21
	<b>(b).Fertilizer Raw Materials</b> Sulphur/Rock phosphate	MT	40	24
2	<b>Food Grains and Food Products</b> (a). Rice, Wheat, Maize, Pulses (bags/bulk)	MT	40	24
	(b). Sugar, Sugarcandy or Cube (bags/bulk)	MT	40	24
3	<b>P.O.L.</b> (a).Motor spirit	MT	70	70
	(b). Superior Kerosene Oil	MT	70	70
	(c ).Diesel oil	MT	70	70
	(d). Crude oil	MT	70	70
	(e). Naphtha	MT	70	70
	(f). Furnace oil	MT	70	70
	(g). Grease	MT	65	65
	(h). Asphalt/coaltar/bitumen	MT	65	65
	(i). Others	MT	70	70
4	<b>Other Chemicals</b> (a). Ammonia Liquid or Gas	MT	70	42
	(b).Phosphoric Acid	MT	60	36
	(c ).Sulphuric Acid	MT	60	36
	(d).Orthoxylene	MT	60	36
	(e). Styrene Monomer	MT	60	36
	(f). Ethylene Dichloride (E.D.C)	MT	60	36
	(g). Cyclohexanone	MT	60	36
	(h). Cumene	MT	60	36
	(i). Methanol	MT	60	36
	(j) Phenol	MT	60	36
	(k). Caustic Soda Dye	MT	60	36
	(l). Acids/Chemicals of all kinds in crystals liquids not specified above	MT	60	36
5	<b>Edible Oil &amp; Other Liquids</b> (a) Palm oil, vegetable oil etc,	MT	50	30
	(b). Oil seeds	MT	50	30
	(c ). Molasses	MT	50	30

Sl.No	Cargo	Unit	Rate (in Rs)	
			Foreign	Coastal
<b>6</b>	<b>Iron &amp; Steel Materials</b>			
	(a) Iron and steel plates, pipes, tubes steel wire coils (irrespective of the weight of individual piece)	MT	50.00	30.00
	(b) Iron and steel scraps and drops	MT	40.00	24.00
	(c) Pig iron/Sponge iron	MT	50.00	30.00
	(d) Plant and Machinery	MT	130.00	78.00
<b>7</b>	<b>Granite in any form</b>	MT	45.00	27.00
<b>8</b>	<b>Ores /Metals</b>			
	(a) Manganese ore	MT	30.00	18.00
	(b) Perlite ore	MT	30.00	18.00
	(c) Chromate ore	MT	30.00	18.00
	(d) Bentonate & ballclay, sand/ clay of any class	MT	20.00	12.00
	(e) Zinc concentrate	MT	105.00	63.00
	(f) Copper concentrate	MT	40.00	24.00
	(g) Copper cathode	MT	125.00	75.00
	(h) Copper wire, rods, cables, bars blocks	MT	100.00	60.00
	(i) Limestone	MT	35.00	21.00
	(j) Aluminium and Tin	MT	110.00	66.00
	(k) Iron ore other than KIOCL	MT	35.00	35.00
	(l) Any other ore in bulk	MT	35.00	21.00
<b>9</b>	<b>Gas</b>			
	LPG/LNG or any other gas in any other form	MT	180.00	108.00
<b>10</b>	<b>Timber &amp; Allied Products</b>			
	(a) Timber of all kinds of logs including plywood.	CBM	50.00	30.00
	(b) Wood pulp and wood chips	MT	40.00	24.00
	(c) Papers of all kinds including waste papers	MT	50.00	30.00
<b>11</b>	<b>Coal and Coke in bulk</b>			
	(a) Thermal Coal	MT	25.00	25.00
	(b) Coal (other than Thermal coal ) and coke	MT	25.00	15.00
<b>12</b>	<b>CEMENT</b>			
	(a) Upto 3.00 lakh tonnes per annum	MT	60.00	36.00
	(b) Above 3.00 lakhs tonnes and upto 4.00 lakhs tonnes per annum	MT	50.00	30.00
	(c) Above 4.00 lakh tonnes per annum	MT	40.00	24.00
<b>13</b>	<b>Gypsum / Clinker</b>	MT	30.00	18.00
<b>14</b>	<b>Others</b>			
	(a) Raw cashew nuts	MT	35.00	21.00
	(b) Cashew kernels	MT	55.00	33.00
	(c) Cashew shell liquid	MT	40.00	24.00
	(d) Coir and coir products	MT	55.00	33.00
	(e) Ferro silicon	MT	40.00	24.00
	(f) Jute and Jute products	MT	100.00	60.00

Sl.No	Cargo	Unit	Rate (in Rs)	
			Foreign	Coastal
	(g) Defence stores equipment	MT	130.00	78.00
	(h) Oil cakes and fodder of all kinds	MT	30.00	18.00
	(i) Unaccompanied personal effects	MT	100.00	60.00
	(j) Baggages accompanying passengers or Seamen free and personnel baggages, Horses and carriages/accompanying Military personnel moving on duty			
	Embarking from vessels and the Animal meats for providing food for them.		Nil	Nil
15	Structures loaded at MDL jetty	MT	100	60
16	Salt	MT	30	18
17	Rice Bran	MT	30	18
18	Tapioca chips, flour starch, waste & tamarind seed powder in bags	MT	50	30
19	Onion	MT	30	18

**Notes:**

- No export cargo shall be admitted into the port premises without the permission in writing of the authorised official of the port. Normally export cargo for a vessel shall be admitted only after the vessel is opened for export.
- Wharfage shall be in addition to any charges towards rent for storage of goods in the quays, warehouses, transit sheds or landing places of the port of New Mangalore.
- Request for amendment in import / export applications or documents shall be accompanied by a fee of Rs. 10/- which shall not be refunded.
- The cargo/container related charges for all coastal cargo/containers, other than thermal coal, POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets, should not exceed 60% of the corresponding charges for normal cargo/container related charges.
- Method of calculating wharfage:**
  - All goods intended for shipment shall be assessed on export application and wharfage shall be paid before the goods are shipped.
  - All goods landed within the limits of the port of New Mangalore shall be assessed on import application and the wharfage shall be paid before the goods are delivered.
  - The wharfage dues shall be calculated on the manifested tonnage of the vessel's cargo in the case of imports, iron and steel scrap, ores and other goods in bulk.
  - In the case of cargo other than that mentioned in sub-rule (iii), the wharfage shall be calculated in accordance with the unit specified against each item of the goods in the Schedule of Wharfage given above.
  - The wharfage dues shall be calculated on the total tonnage of each item of goods. For this purpose, the gross and not the net tonnage of each package as specified in the relative invoice or other shipping document shall be taken, subject to fresh check by the Port if the circumstances so require. In the absence of these documents or in the

absence of the specification of gross tonnage therein the tonnage arrived at by actual test-check shall be taken as gross tonnage.

- (vi). For the purpose of calculating the dues in the Scale of rates –
  - (a). One unit by weight means 1 tonne (1000 kilograms)
  - (b). One unit by measurement means 1 cubic meter
  - (c). One unit by liquid measurement (capacity) means 1000 liters
- (vii). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of an individual item, fractions upto and including 0.50 shall be reckoned as 0.50 and fractions over 0.50 shall be reckoned as one unit.
- (viii). Assessment on packages containing articles of a miscellaneous character shall be levied based on the rate applicable for individual cargo items.
- (ix). Where marks are indistinguishable and the cargo is landed in bulk or under such conditions that the tonnage is not readily ascertainable in that case;
  - (a). if the cargo is landed at the Wharf, the tonnage shall be ascertained by taking the actual measurement and converting it at one cubic meter to a tonne,
  - (b). if the cargo is conveyed by craft from a vessel at the outer roads, the licenced carrying capacity of the craft shall be taken as the tonnage.
- (x). Before classifying any cargo as 'unenumerated goods' the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in the Schedule given above.

**6. Refund:**

- (i). No refund of dues shall be made in respect of goods lost over board or jetties within the limits of the Port. However, in the case of goods thrown over board or jettisoned but not salvaged, refund of wharfage will be considered on production of a certificate from the authorised official of the Port Trust, justifying the circumstances under which the goods were jettisoned or thrown over board. In case the goods are salvaged and landed within the port limits, the wharfage dues would be charged on a pro-rata basis.

**7. Portorage (Handling of Cargo) at wharf or jetties.**

- (i). The port shall not assume custody of any export cargo and handle the same at the wharf or jetties.
- (ii). The port may assume custody at shore and convey to transit space and sort for delivery all import general cargo and other cargo for which overside delivery direct from ships is permitted in special case by the port and the Customs except the bulk cargo and for this service in addition to wharfage, the following charges shall be levied namely.
  - (a). Actual labour charges incurred by the port plus 20% overhead
  - (b). Crane hire charges as per rates prescribed in the Scale of Rates, if crane is provided by the port
  - (c). Fork lift hire charges as per rates prescribed in the Scale of Rates, if Forklift is provided by the port
  - (d). Overtime allowance admissible



- (iii). In case of ship to shore transfer and transfer from quay / to storage yard operations in respect of coastal cargo eligible for concessional tariff, 60% of the rates prescribed in the above schedule will be levied.

#### 8. Tranship Goods

- (i). Cargo landed on and shipped from the wharf, except as otherwise provided shall be charged full wharfage. The transshipment charges in respect of coastal cargo/vessel shall be at the concessional rate as prescribed for coastal cargo.
- (ii). Though cargo originally manifested at Port of shipment for transshipment landed on the Wharf and cargo manifested for local and subsequently amended at the port of New Mangalore for transshipment shall be charged 85% of the applicable wharfage.
- (iii). Cargo discharged overside or shipped overside (ship to ship) shall be charged 50% of the applicable wharfage rate except in respect of food grains manifested for Indian Ports and transhipped to smaller vessels from cargo tankers or bulk carriers within the port limits.
- (iv). Wharfage shall be levied at Re.1/- per tonne on food grains manifested for Indian Ports and transhipped into a smaller vessel from tanker or bulk carrier at the Port. This charge shall not be levied in respect of transhipped quantity landed at this port.
- (v). In case cargo from foreign port lands at NMPT for subsequent transshipment to an Indian Port on coastal voyages, 50% of the transshipment rate prescribed for foreign going and 50% of that prescribed for coastal leg shall be levied

#### 9. Goods exempted from wharfage

The following categories of goods shall be exempted from the wharfage charges:

- (i). Bonafide consumable/non consumable ship stores.
- (ii). Passenger and seaman's bonafide baggage and personal effects accompanying them.
- (iii). Empty gunnies and twines sent to ship to facilitate landing or loading of cargoes in bulk or for replacing wet or torn bags.
- (iv). Goods consigned to or by the New Mangalore Port Trust.
- (v). Postal mail bags.

### CHAPTER - IV

#### CONTAINER CHARGES

##### 4.1. Wharfage Charges:

Sl.No.	Container Size	Rate per container			
		Empty		Loaded	
		Foreign (in Rs.)	Coastal (in Rs.)	Foreign (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
1.	Upto 20'	60.00	36.00	300.00	180.00
2.	Above 20' and upto 40'	90.00	54.00	450.00	270.00
3.	Above 40'	120.00	72.00	600.00	360.00

**4.2. Storage Charges**

Sl. No.	Container Size	Rate per container Per day or part thereof	
		Foreign (in US \$)	Coastal (in Rs)
1.	Upto 20'	0.214	9.53
2.	Above 20' and upto 40'	0.321	14.30
3.	Above 40'	0.428	19.07

**Notes:**

1. 1 day free period shall be allowed on containers whether landed/shipped either empty or stuffed.
2. Free period prescribed above excludes Customs notified holidays and port's non-working days.
3. The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the date of landing of container, whichever is earlier subject to the following conditions:
  - (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time
  - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
    - (a). the line shall resume custody of container alongwith cargo and either take back it or remove it from the Port premises; and
    - (b). the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
  - (iii). The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
  - (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the date the Custom orders for release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the Port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the date of such removal.
4. Storage charge on container shall not accrue for the period when the NMPT is not in a position to deliver/ship container when requested by the user.
5. If operational area is licenced on rental terms to users, storage charge on containers/demurrage on cargo stored thereat shall not be levied again.

**4.3. Rehandling Charges:**

Container manifested for other destination, unloaded and reloaded in the same vessel in the same voyage, the following rates will be levied:

Sl.No.	Container Size	Rate per container			
		Empty		Loaded	
		Foreign (in Rs.)	Coastal (in Rs.)	Foreign (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
1.	Upto 20'	30.00	18.00	50.00	30.00
2.	Above 20' and upto 40'	45.00	27.00	75.00	45.00
3.	Above 40'	60.00	36.00	100.00	60.00

**General Notes:**

- Wharfage on containers is collected irrespective of the contents of the containers.
- The stuffed cargo removed from the container and cargo meant for stuffing in the container stacked in transit area other than the space allotted on lease for that purpose will be liable for demurrage as applicable to the cargo specified in Chapter V Demurrage.
  - Containerised import cargo  
For levy of demurrage, the free days for import cargo destuffed from the container shall count from the date following the date of destuffing.
  - Containerised Export cargo  
For levy of demurrage, the free days for export cargo shall be reckoned from the date on which cargo is admitted in the transit area and demurrage leviable, if any shall be computed from the day following the completion of free days till the cargo has been stuffed into containers.
- The applicant shall accept all risks and responsibilities for goods stored at the rental space allotted and shall make his own arrangement for security of the goods stored in such spaces. Hire charges for port equipment whenever utilised by the shipper will be charged separately according to the Scale of rates in force from time to time.

**4.4. Hire Charges of Spreaders for Container Handling:**

Sl.No.	Description	Rate per hour or part thereof
1.	20' Spreader	150.00
2.	40' Spreader	225.00

**4.5. Container Handling Charges:**

Sl.No.	Description	Empty Container		Laden Container	
		Foreign (in Rs.)	Coastal (in Rs.)	Foreign (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
1.	20' Container	122.00	73.20	256.00	153.60
2.	Above 20' and upto 40' container	183.00	109.80	384.00	230.40
3.	Above 40' Container	244.00	146.40	512.00	307.20

**4.6. Electricity and Monitoring charges for Reefer container:**

Sl.No.	Description	Rate per 4 hours or part thereof
1.	Upto 20' container	Rs 117.00
2.	Above 20' and upto 40' containers	Rs.142.00
3.	Above 40' containers	Rs.167.00

**Notes:**

1. No private equipment shall be permitted into the port premises without prior permission of the NMPT.
2. The hire charges shall commence from the time the equipment is made available for use.
3. If the equipment is detained without use, detention charges shall be leviable at the rate of Rs.100 per hour or part thereof.
4. A charge of Rs.300 per equipment will be recovered if a requisition is cancelled in writing before the commencement of the period of hire, provided no such charges shall be recovered if the notice of cancellation was received before action was taken by the NMPT to comply with the requisition. In case where no written notice of cancellation is received before the commencement of the period of hire or where the equipment is used only for a portion of the period applied for, charges payable for the full period of requisition shall be recovered. If the NMPT is unable to supply the equipment to suit their convenience either for the entire period of requisition or for a part thereof, no charge shall be recovered for the period of non-supply of the equipment.
5. (i). The hirer shall not put on the equipment hired or cause to be put on them by his agents or employees or other persons working under such hirer, any load heavier than the lifting capacities of the said equipment.  
(ii). The hirer shall be liable to pay a penalty of Rs.500 per every breach of the above condition whenever he is found guilty of such breach by the NMPT.  
(iii). The cost of damage, if any, caused to the equipment by its being used in contravention of the above condition, shall, in addition to the penalty referred to above, be recovered from the hirer and shall include even the replacement value of the equipment if the damage caused makes such a recovery necessary. On admittance of the claim of damages of the equipment from the Insurance Company, the same shall be refunded to the hirer from whom the cost of the damage was collected.
6. The NMPT shall not be responsible to the hirer or any person for any loss or damage or injury to the life of the person arising directly or indirectly from the use of the equipment during the period of its supply for hire. The hirer shall indemnify the NMPT against all loss or damage or injury to life arising directly or indirectly from the use of the equipment during the period of the supply on hire to any property belonging to the Port including the equipment, or to any other person or property. The liability of the hirer shall not be affected by the fact that such loss or damage or injury to life may have arisen due to any act or default of any employee of the port. The hirer shall also indemnify the NMPT for all liabilities under the Workmen's Compensation Act, 1923.
7. When equipment are requisitioned for a specified number of hours but are made available not continuously but at different times to suit the convenience of the Port, charges shall be calculated as if the hire was for a continuous period by totaling up the broken periods of work instead of rounding off each spell of work separately.
8. In case of breakdown of equipment due to mechanical defects, the period taken to repair shall be deducted in calculating the hire charges.

9. Wherever separate rate for coastal container handling are not prescribed, the admissibility and the extent of concession will be governed by clause (v) of Schedule 1.2. – General Terms and Conditions.

### **CHAPTER-V**

#### **DEMURRAGE**

##### **5.1.1. Imports**

Demurrage charges at the following rates shall be levied in respect of all goods left in the port's transit sheds or open space after the expiry of the free days and free periods till their delivery is effected.

Sl.No.	Classification	Unit	Rate
1.	Goods lying in the Transit sheds or in the open transit space except on which the rate of wharfage dues is fixed for each or by number.	Per wharfage unit per day	(a) 1st week Rs.3.00 (b) 2 <sup>nd</sup> week Rs.5.00 (c) Succeeding period Rs.7.00
2.	Goods lying in the transit shed on which wharfage is charged on advalorem basis	Per CBM per day	(a) 1st week Rs.3.00 (b) 2nd week Rs.5.00 (c) Succeeding period Rs.7.00

#### **Notes:**

##### **1 Free days**

- (i). Free days prescribed below shall exclude Customs holidays and Port's non-working days.
- (ii). Seven working days (excluding Customs holidays and Port's non working days) following the date of the complete discharge of the goods from the vessel on to jetties, quays or wharves shall be allowed as free period.  
When goods are landed from the vessel into lighters, barges or other floating craft, the seven working days shall be calculated from the date of complete discharge of goods from the lighters, barges or other floating craft on the jetties, quays or wharves.
- (iii). In the case of salvaged goods, the free days shall be reckoned from the day following the date of notification of salvage by the Receiver or wrecks in the Official Gazette of Karnataka State.

##### **2. Free period : The following free periods shall be allowed in addition to the free days prescribed above:**

- (i). Periods during which the goods are detained by the Collector of Customs for examination under sub-section (3) and (4) of section 144 of the Customs Act 1962 (152 of 1962), other than the ordinary process of than appraisement and certified by the Collector of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of importers, plus one working day. The Customs holidays shall also be treated as free periods in addition.
- (ii). Periods during which the goods are detained by any public Health Authority whether cleared or destroyed.

1792-G/06-17

**3. Survey of Goods**

If the goods are detained for survey, then a period not exceeding seven days excluding Customs holidays and Port's non-working days, from the date of completion of discharge from the vessel may be excluded while calculating the demurrage charges provided the goods are removed within twenty four hours after the completion of the survey.

**4. Empty or partially empty packages.**

Demurrage charges shall be payable on packages landed empty or partially empty.

**5. Demurrage Charges on Sunday and Port Holidays**

Once demurrage charges begin to accrue, no allowance shall be made for Sundays and port holidays.

**6. Delivery of Goods**

Goods shall not be delivered to owners or consignees unless all dues leviable thereon, including demurrage charges are paid

**7. Congestion of Goods.**

If at any time the Port apprehends a serious congestion in the transit area which may affect rapid transit of goods through the Port, it may direct the owners or consignees of any specified goods to remove such goods from the port premises within a specified period.

8. If the goods are not removed within a specified period, the Port may cause them to be removed and restacked in any other place within the Port premises at the expense and the sole risk of the owner or consignees. Goods so removed shall be charged demurrage charges at the rates prescribed in the Schedule of Demurrage (Imports) at (c) in Sl.No. 1 or 2 whichever is applicable.

**5.1.2. Exports**

Demurrage at the rate of Rs.3.00 per wharfage unit and/or at Rs.3.00 per CBM per day for all cargo charged at Advalorem rate, shall be levied after the expiry of the free days.

**Notes:****1. Free days**

- (i). Free days shall exclude the Customs holidays and Port's non-working days.
- (ii). All cargo except salvaged goods (a) Twenty one days free days (excluding Customs holiday and Port's non-working days) from the actual date of receipt of the goods in the transit area. (b) From the date the vessel is berthed for working cargo to the date the vessel completes loading.
- (iii). For salvaged goods, three days free days (excluding Customs holiday and Port's non-working days) from the date on which the goods were actually salvaged.

**2. Shut out cargo**

- (i). In the case of goods shut out from shipment and if removed outside, in addition to the free days mentioned in Note 1, the working day next to the date of completion of taking in of the exports by the vessel will also be allowed as a free day.

- (ii). In the case of goods shut out by one vessel and subsequently shipped by another vessel, the free days shall count from the date of the first shut out, upto ten days excluding Customs holiday and Port's non-working days. The total free period, however, shall not be more than 21 days as specified in Note 1.
- (iii). Cargo intended for export but not actually shipped will be allowed free days upto only seven days excluding Customs holiday and Port's non-working days from the actual date of receipt of the goods in the transit area.

#### Free Periods

In addition to the free days, prescribed above the periods, that is periods during which goods are detained by the Collector of Customs for examinations under Sub section (3) and (4) of Section 17 and for chemical test under Section 144 of the Customs Act, 1962, other than the ordinary processes or appraisement and certified by the Collector of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the exporters, plus one working day shall also be allowed as free period. The Customs holidays shall also be treated as free periods in addition.

#### Congestion of Goods

If at any time the Port apprehends a serious congestion in the transit sheds or other spaces allotted for the goods in transit to the detriment of the rapid transit of goods through the Port, it may direct the owner or consignor or Agents of any specified goods to remove such goods from the Port premises within a specified period. If the goods are not removed within such period, Port may cause them to be removed and restacked in any other place within the Port premises at the expense and the sole risk of the owner or shipper/agents. Demurrage charges shall be levied on such goods in accordance with the rate specified for demurrage on export cargo.

#### Transshipment of Goods

The free period shall be allowed for the transshipment cargo up to 28 days excluding Customs holiday and Port's non-working days from the date of receipt of the goods.

#### General Notes:

1. Demurrage charge on both import and export cargo shall not accrue for the period when the NMPT is not in a position to deliver/ship cargo when requested by the user.
2. If operational area is licenced on rental terms to users, demurrage charge on cargo stored thereat shall not be levied again.

### CHAPTER – VI

#### OTHER CHARGES

##### 6.1. Charges for supply of water

Description	Rate per K.L./Tonne	
	Foreign-going vessels (in US \$)	Coastal Vessels (in Rs.)
Water Charges	3.50	93.55

##### 6.2. Charges for use of bunkering facility alongside berths

Sl.No.	Description	Rate per M.T. (in Rs.)
1.	For providing bunkers alongside berth (s) through fixed pipelines or loading arms or flexible hoses of users or through mobile trucks / trailers.	27.00

**6.3. Marshalling yard usage charges**

Sl. No.	Description	Rate per M.T. (in Rs.)
1.	Use of Marshalling yard only	8.00
2.	Use of Marshalling yard including private sliding inside the wharf	10.00

**6.4. Fees for issue of licence to C & F Agency**

Sl.No.	Description	Rate (in Rs.)
1.	New Licence	5000.00 for two calendar years
2.	Renewal within the period of licence for a further period of two calendar years.	1000.00 per licence
3.	For issue of duplicate licence when the original is lost or defaced	200.00 per licence

**Note:**

Renewal of licence shall be effected only if the licence was utilised and transacted activities at the port during the pervious licence period. Failure to renew the licence within the specified period entails cancellation of the licence.

**6.5. Fees for issue of licence to Steamer Agency**

Sl. No.	Description	Rate (in Rs.)
1.	New Licence	5000.00 per licence
2.	Renewal within the period of licence for a further period of two calendar years.	1000.00 per licence
3.	For issue of duplicate licence when the original is lost or defaced	200.00 per licence

**Note:**

Renewal of license shall be effected only if the licence was utilised and transacted activities at the port during the pervious licence period. Failure to renew the licence within the specified period entails cancellation of the licence.

**6.6. Charges for hire of launches and tugs within the limits of the port****I. Tugs**

Sl.No.	Name of the vessel	Rate per hour or part thereof	
		Foreign-going vessels (in US \$)	Coastal vessels (in Rs.)
1.	22.50 T.B.P Hemavathi	612.75	16,379.00
2.	32.50 T.B.P. Varahi/Shambhavi/Swarna	1,187.20	31,734.00
3.	50.00 T.B.P Kabini	1,761.64	47,089.00

**Note:**

For use of the above tugs by Indian Navy and Coast Guard, only 60% of the rate prescribed above shall be levied.



## II. Launches

Sl.No.	Name of the vessel	Rate per hour or part thereof	
		Foreign-going vessels (in US \$)	Coastal vessels (in Rs.)
(a).	Multi purpose vessel M.V. Mallya	1148.90	30,710.00
(b).	Mooring Launches		
	Tunga/Bhadra/ Shalini/Mohini/Padmini	114.89	3071.00
(c).	Pilot Launches		
	Kavery/Kapila/Mallika	291.05	7780.00
(d).	Survey Launch		
	Anveshana	230.82	6170.00

## 6.7. Hire Charges for cargo handling equipment

Sl.No.	Equipment	Rate per hour or part thereof (in Rs.)	
1.	Coles Husky 680S of 75 MT capacity	2,100.00	
2.	TIL – GROVE 75 MT capacity Mobile Crane (RT 880)	3619.00	
3.	10 MT capacity Fork Lift Truck	530.00 subject to a minimum of Rs. 2120.00	
4.	Tata Truck Model LPT 909/36	417.00 subject to a minimum of Rs.3336.00	
5.	Escorts Model 8100, 10MT capacity Hydraulic crane	Rs.650.00 subject to a minimum of Rs.1300.00	
		Foreign-going (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
6.	Hindustan 2021 Pay loader	780.00	468.00
7.	3 ton Forklift Trucks	90.00 subject to a minimum of Rs.180	54.00 subject to a minimum of Rs.108

## Notes:

1. No private equipment shall be permitted into the port premises without prior permission of the NMPT.
2. The hire charges shall commence from the time the equipment is made available for use.
3. If the equipment is detained without use, detention charges shall be leviable at the rate of Rs.100 per hour or part thereof.
4. A charge of Rs.300 per equipment will be recovered if a requisition is cancelled in writing before the commencement of the period of hire, provided no such charges shall be recovered if the notice of cancellation was received before action was taken by the NMPT to comply with the requisition. In case where no written notice of cancellation is received before the commencement of the period of hire or where the equipment is used only for a portion of the period applied for, charges payable for the full period of requisition shall be recovered. If the NMPT are unable to

supply the equipment to suit their convenience either for the entire period of requisition or for a part thereof, no charge shall be recovered for the period of non-supply of the equipment.

5. (i). The hirer shall not put on the equipment hired or cause to be put on them by his agents or employees or other persons working under such hirer, any load heavier than the lifting capacities of the said equipment.
- (ii). The hirer shall be liable to pay a penalty of Rs.500 per every breach of the above condition whenever he is found guilty of such breach by the NMPT.
- (iii). The cost of damage, if any, caused to the equipment by its being used in contravention of the above condition, shall, in addition to the penalty referred to above, be recovered from the hirer and shall include even the replacement value of the equipment if the damage caused makes such a recovery necessary. On the recovery of the claim of damages of the equipment from the Insurance Company, the amount admitted by the Insurance Company shall be refunded to the hirer.
6. The NMPT shall not be responsible to the hirer or any person for any loss or damage or injury to the life of the person arising directly or indirectly from the use of the equipment during the period of its supply for hire. The hirer shall indemnify the NMPT against all loss or damage or injury to life arising directly or indirectly from the use of the equipment during the period of supply on hire to any property belonging to the Port including the equipment, or to any other person or property. The liability of the hirer shall not be affected by the fact that such loss or damage or injury to life may have arisen due to any act or default of any employee of the Port. The hirer shall also indemnify the NMPT for all liabilities under the Workmen's Compensation Act, 1923.
7. When equipment are requisitioned for a specified number of hours but are made available not continuously but at different times to suit the convenience of the Port, charges shall be calculated as if the hire was for a continuous period by totaling up the broken periods of work instead of rounding off each spell of work separately.
8. In case of breakdown of equipment due to mechanical defects, the period taken to repair shall be deducted in calculating the hire charges.
9. Wherever coastal rate are not prescribed for cargo/ container handling, the admissibility and extent of concession will be governed by clause (v) of Schedule 1.2. – General Terms and conditions.

#### 6.8. Miscellaneous Charges.

##### 1. Charges for taking photographs or shooting films in the harbour premises:

Sl.No.	Classification	Rate (in Rs).
1.	For shooting of films by film making company or private parties	10,000 per day or part thereof
2.	For still photographs of export/import cargoes	400 per day or part thereof
3.	For taking photographs of the parties or of the crew on Board the ships and in case not covered in clauses (1) & (2) above.	50.00 per each time for each party

#### Notes:

1. The permission shall be issued by the NMPT or any official authorised by it.
2. Still photographs taken and shooting film by the State and Central Govt. for education and scientific purposes and in connection with Govt. publicity and shipping activities are exempted from paying charges.

3. Any other cases of taking still photographs and shooting of films within the perimeter wall or in the Port premises shall be at the discretion of the NMPT on merit of each case.
4. The charges shall be paid in advance and no refund of such payments shall be allowed for any failure/cancellation of the programme.
5. If the cancellation of programme is at the instance of the Port or under extraordinary circumstances the charges paid shall be refunded subject to the claim in time.
6. The hire charges for any craft and or appliance of the Port if any, that are supplied and used by the film making company or by those taking photographs shall be levied as per the respective provisions of the Scales of Rates in addition to charges payable under this scale.

**II. Fees for issue of passes / licence for entry into the wharf:**

Sl.No.	Classification	Rate (in Rs.)
1.	For issue of temporary pass for admission into the Harbour (per head, per day)	2.00
2.	Temporary pass for bus, authorised trucks Carrying passengers (per vehicle per day)	50.00
3.	Temporary pass for trucks/trailors/tipper (per day)	10.00
4.	Temporary pass for Car/Jeep/Van (per day)	6.00
5.	For private cargo handling equipment (per day)	75.00
6.	Issue /renewal of permanent photo pass (per head)	100.00
7.	Issue of duplicate photo pass (per head)	250.00
8. (a).	Permanent vehicle pass for trucks/trailors /tippers for six months for one year for duplicate	500.00 800.00 250.00
(b).	Permanent vehicle pass for car/jeep/van for six months for one year for duplicate	380.00 600.00 250.00
9.	Permanent pass for private cargo handling equipments for six months for one year	2500.00 4000.00
10.	Entry fees for cargo trucks entering the Bounded area of the Port - payable by C&F Agent per entry	10.00

**Notes:**

1. The licence shall be issued by the NMPT or any official authorised by it
2. The payment of the charge will not automatically entitle a person to get a pass.
3. The temporary pass shall be valid for a day for which it is obtained from zero to zero hours.
4. The NMPT may issue temporary passes free of charge to the distinguished guests to the port, visiting staff of other Major Ports and other Govt. Officers/officials connected with the Port Trust and visiting the wharf on official duty. No charges shall also be collected from the employees of the Port holding valid identity cards and other shipping interests holding valid photo passes issued by the NMPT.
5. Only persons who have harbour entry passes will be issued with temporary vehicles licence on payment of the above prescribed fee and it is not transferable.

6. No refund will be allowed for the charges once paid for temporary vehicle licences issued by the port.
7. Drivers of vehicles (with permanent licence) are exempted from the payment for entry into the wharf.
8. No refund will be allowed for the charges once paid for the licences issued for the vehicles covered by item above for unexpired period of licence.
9. Failure to apply for the renewal of the annual or half yearly licence within 15 days, before the day of expiry thereof may entail cancellation of the licence or levy of penalty of Rs.30/- per vehicle in addition to the renewal fee.
10. A fee of Rs.30/- shall be charged for transfer of each annual or half yearly licence due to change of ownership of the carriers.
11. A sum of Rs.30/- shall be charged for the issue of a duplicate annual or half yearly licence when the original is defaced or illegible or is lost.
12. Vehicles i.e. carriers of goods belonging to the New Mangalore Port Trust and other Major Port Trusts alone shall be exempted from holding a licence.
13. Any other vehicles not covered by above may be exempted from charge under the scale of Rates at the discretion of the NMPT.
14. No refund is permissible for the unexpired period of licence.
15. Whenever damage to the NMPT property is caused by any vehicle plying within the NMPT foreshore premises, the owner of the vehicle shall accept liability thereof and pay the damages resulting therefrom.

**III. Fees for the hire of weighing scale and for the issue of certificates of weights:**

(1).	For hire of weighing scales	:	Rs.1.00 per tonne or part thereof.
(2).	For issue of certificate of total tonnage of cargo	:	Rs.3.00 per tonne or part thereof for weighment of consignment (i.e. for goods covered by one application) subject to a minimum of Rs.15/- per certificate.

**Notes:**

1. The attendant labour shall be supplied by the parties concerned in all cases.
2. Charges shall be levied in accordance with the above scale when it is necessary for the port to weigh goods, e.g. for the purpose of assessing the amount of wharfage payable in respect of the goods.
3. No refund of hire charges shall be allowed in case a notice of cancellation of requisition is not sent to the authorised officer of the NMPT in writing so as to reach him at least 2 hours prior to the commencement of the period of hire.
4. A fee of Rs.10/- each shall be levied for a duplicate certificate of payment issued by the port authorities.

**IV. Charges for the use of weigh bridges**

(1).	Weightment of cargo on the Port Lorry weigh bridge	:	Rs.15 per truck both ways.
(2).	For issue of weighing certificate	:	Rs.25/- per certificate in addition to the charge prescribed at (1) above.
(3).	Charges for weighing wagon in Railway weigh bridge	:	Rs.45 per Broad gauge wagon.

**Notes:**

1. The weighbridge shall be used only for weighing lorries or carts etc, with or without loads.
2. The fee under item (1) above shall cover hire charges of passing the cart or lorry etc, both empty and loaded over the weighing platform. The fee under item (2) above shall be payable in addition for the issue of certificate showing both the tare and loaded weight of the vehicle.
3. If any empty lorry after recording the tare weight on the ports weigh bridge within the wharf area is not brought to the ports weigh bridge during the same day with a load for recording the gross weight, a fee of Rs.5.00 per lorry shall be payable by the party on whose behalf the tare weight is asked to be recorded.
4. The weigh bridge shall be manned by the NMPT.
5. The NMPT shall not be responsible to the hirer or any person for any loss or damage or injury to life arising directly or indirectly from the use of the weigh bridge during the period of its hire. The hirer shall indemnify the NMPT against all loss or damage or injury to life arising directly or indirectly from the use of the weigh bridge to any other person or property. The liability of the hirer shall not be affected by the fact that such loss or damage or injury to life may have arisen due to any act or default of any employee of the port. The hirer shall also indemnify the NMPT, for all liabilities under the Workmen's Compensation Act, 1923.

**V. Charges for issue of entry and clearance Certificate:**

Charges for issue of entry and clearance certificate to Master/Owner/Agent of vessel which calls at the Port for crew change and anchor within or beyond port limits without discharging or loading any cargo or passenger.	Rs.1000.00 per Certificate
---	----------------------------

**CHAPTER – VIII****Levy of charges for registered cargo handling wing.**

The charges for obtaining services of cargo handling worker from New Mangalore Port Trust Registered Cargo Handling Workers' Administrative Wing shall be as follows:

**8.1. Levy on basic wages of the concerned workers.**

Sl. No.	Description	Percentage of levy on the basic Wages of the workers concerned
(i).	All export containerized cargo only.	160%
(ii).	All gangs consisting of 8 or more hatch workers and its corresponding shore gangs for discharge/loading of cargo.	160%
(iii).	All other gangs consisting of less than 8 Hatch workers and its corresponding shore gang	180%
(iv).	All other cargo handling operations in the Port like unloading from transit shed, Stack yard, open stack yard, etc.	180%

**Note:**

The levy at the rates indicated above is in addition to the actual wages earned by the worker including incentive wages calculated as per the respective clauses of prevailing settlement/scheme and payable to the NMPT by the licenced stevedores.

**Additional special levy**

Sl.No.	Particulars	Percentage of levy
1.	All gangs consisting of 8 or more Hatch workers and its corresponding shore gangs for discharge/loading of cargo	15%
2.	All gangs consisting less than 8 Hatch workers and its corresponding shore gangs.	20%
3.	All other cargo handling operations in the Port like unloading from transit shed, Stack yard, open stack yard, etc.,	20%

**Notes:**

1. The special levies prescribed above will be levied in addition to the normal levy for deployment of RCHW workers for general cargo and bulk cargo except for container handling.
2. Additional levy - I will automatically cease to be in operation once the wage arrears liability of Rs.1,97,47,611.60 is fully recovered by the Port through this levy.

\*\*\*\*\*